Ansprüche des Gläubigers aus dem Bodmereivertrage

nach dem
deutschen Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Christian Wrede
Referendar aus Bremen.

Approbiert am 4. Juli 1908.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1908.

39

Referent: Univ.-Professor Dr. **E. Sehling.**

Meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0093

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Die Entstehung des Bodmereivertrages.

§ 1. Begriff und historische Entwicklung der Bodmerei 1
§ 2. Wesen und Erfordernisse des Bodmereivertrages 9

II. Ansprüche des Gläubigers aus dem Bodmereivertrage.

§ 3. Der Anspruch auf Interessenwahrnehmung 26
§ 4. Der Anspruch auf Befriedigung 35
§ 5. Die Sicherung der Bodmereigläubigeransprüche 41
§ 6. Die rechtliche Natur der Bodmereigläubigeransprüche 55

III. Die prozessuale Geltendmachung der Bodmereigläubigeransprüche.

§ 7. 73

Literaturverzeichnis.

Abraham, Die hanseatische Rechtsprechung auf dem Gebiete des Handels-, Versicherungs-, Wechsel- und Seerechts. Bd. 2: Seerecht. Hamburg 1901.

Benecke, System des See-Assekuranz- und Bodmereiwesens. Bd. 2. Hamburg 1852.

Boyens-Lewis, Das deutsche Seerecht. Kommentar in 2 Bde. Leipzig 1897 u. 1901.

Bremisches Gesetzblatt von 1864.

Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1903.

Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar: Gareis, Allgemeiner Teil. 1. Aufl. 1900. Oertmann, Recht der Schuldverhältnisse. 2. Aufl. 1906. Biermann, Sachenrecht. 2. Aufl. 1903.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1903.

Corpus iuris civilis, herausgegeben von Krüger und Mommsen.

Deutsche Juristenzeitung, Jahrg. 1896.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Ehrenberg, Das Recht des Schiffsgläubigers. In der Festgabe der Göttinger juristischen Fakultät für Regelsberger. Leipzig 1901. (Zit.: Ehrenberg, Festgabe.)

Engelmann, Das bürgerliche Recht Deutschlands mit Einschluß des Handelsrechts. 3. Aufl. Berlin 1903.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 21 u. 36.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. Bd. 13.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar. 6. Aufl. München 1904.

Franck, de bodmeria. Lübeck 1862.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 6. Aufl. Berlin 1899.

v. Gerber, System des deutschen Privatrechts. 7. Aufl. Jena 1860.

Goldschmidt, Arthur, Die rechtliche Natur des Bodmereigläubigervertrages. Erlanger Inaug.-Dissert. Hamburg 1895.

Goldschmidt, Universalgeschichte des Handelsrechts. Bd. 1, 1. Stuttgart 1891.

Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. (Zit: G. Z.) Bd. 14, 18, 27, 39, 42, 44, 47, 52, 58, 59.

Hanseatische Gerichtszeitung, bis 1880 unter dem Namen „Hamburger Handelsgerichtszeitung" erschienen. (Zit.: Hans. GZ.) Jahrg. 1869, 1873, 1875, 1883, 1886, 1893, 1900, 1901, 1903, 1906.

v. Holtzendorf, Rechtslexikon. 1. Aufl. Artikel: Bodmerei.
Hopfen, Beiträge zum Bodmereirecht. Göttinger Inaug.-Dissert. Berlin 1891.
Kohler, Substanzrecht und Wertrecht. Im Archiv für zivilistische Praxis Bd. 91.
Krückmann, Anschauungsmittel für den Rechtsunterricht. Leipzig 1900.
Lehmann, H. O., Handelsrecht. In Birkmeyers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft. S. 708 ff.
Lehmann, Karl, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1908.
Lüdemann, Die Haftung des Reeders aus Vertrags- und Deliktsobligationen des Schiffers im geltenden deutschen Recht. Marburger Inaug.-Dissert. Hamburg 1904.
Lutz, Wesen und Geltendmachung des sogen. hypothekarischen Anspruchs. Straßburger Inaug.-Dissert. Schlettstedt 1906.
Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 2: Seerecht. 12. Aufl. Berlin 1900.
Mirutz, Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach den preußischen Gesetzen. Bd. 1. Leipzig 1838.
Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. Hamburg 1889.
Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. Bd. 1. 2. Aufl. Berlin 1903.
Neumann, Jahrbuch des deutschen Rechts. Berlin. Abschnitte HGB.
Pappenheim, Handbuch des Seerechts. Bd. 2. In Bindings Handbuch III, 3, 2. Leipzig 1906.
Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers. Erlanger Inaug.-Dissert. Hamburg 1895.
Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und hamburgischen Handelsrechts. Bd. 3: Seerecht. 3. Teil. Hamburg 1832.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, herausgegeben von J. Lutz. Bd. 4, 6, 8.
Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Reeders. Stuttgart 1891.
Schaps, Das deutsche Seerecht, Kommentar. Berlin 1906.
Schmoller, Jahrbuch der Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. 5. Jahrg. 4. Heft. 1881.
Schow, Grundsätze des in Ostfriesland geltenden Seerechts. Leer 1857.
Schröder in Endemanns Handbuch. Bd. 4. S. 235 ff. Artikel: Bodmerei. Leipzig 1884.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten. Bd. 4, 42, 56.
Sieveking, Dr. A., Das deutsche private Seerecht. (Aus Dr. Huberti's moderner kaufmännischer Bibliothek). Leipzig, ohne Jahresangabe.
Skonietzki, Die sicherstellende Hypothek in ihrem Verhältnis zu den übrigen sicherstellenden Rechtsverhältnissen und zur selbständigen Hypothek. In Gruchots Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts. Bd. 27. Art. 14.
Spitta, Die geschichtliche Entwicklung des foenus nauticum. Erlanger Inaug.-Dissert. Erlangen 1896.
Wagner, Handbuch des Seerechts. Bd. 1. In Bindings Handbuch III, 3, 1. Leipzig 1884.

I. Die Entstehung des Bodmerei-vertrages.

§ 1.

Begriff und historische Entwicklung der Bodmerei.

Das deutsche Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 behandelt in Abschn. 6 des „Seehandel" überschriebenen vierten Buches in ausführlicher Weise die Bodmerei. Außer in den §§ 679—699 HGB. wird die Bodmerei jedoch auch noch bei anderen seerechtlichen Instituten mehrfach erwähnt.

§ 679 HGB. bringt die Definition der Bodmerei im Sinne des jetzigen deutschen Handelsgesetzbuchs.[1]) Danach ist Bodmerei „ein Darlehnsgeschäft, welches von dem Schiffer als solchem kraft der in diesem Gesetzbuch ihm erteilten Befugnisse unter Zusicherung einer Prämie und unter Verpfändung von Schiff, Fracht und Ladung oder von einem oder mehreren dieser Gegenstände in der Art eingegangen wird, daß der Gläubiger wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände nach der Ankunft des Schiffes an dem Orte sich halten kann, wo die Reise enden soll, für welche das Geschäft eingegangen ist (Bodmerei-reise)".

Im allgemeinen wird es möglichst vermieden, in Gesetze Definitionen aufzunehmen, weil solche Begriffsbestimmungen zu den bedenklichsten Folgen Anlaß geben können, eine Erkenntnis, welche bereits die Römer in einer alten Rechtsregel dahin zum

---

[1]) In den fremden Seegesetzgebungen finden sich zum Teil von der deutschen Bodmerei abweichende Gestaltungen (Boyens-Lewis, Komm. II S. 426).

Ausdruck brachten: omnis definitio in iure civili periculosa est; parum est enim ut non subverti posset.[1]) Aber die das Handelsgesetzbuch beratende Kommission hat sich dennoch, wenn freilich auch nach langen heftigen Kämpfen und Debatten, entschlossen, auf den Vorschlag, eine Definition aufzunehmen, einzugehen und hat die obengenannte Bestimmung des § 679 HGB. angenommen.[2])

Hierzu wurde die Kommission veranlaßt, weil die Verschiedenheit der Auffassung des Wesens der Bodmerei und das fehlende Einverständnis über ihren Grundbegriff, wie solches in der Gesetzgebung und Wissenschaft sich zeigte, große Verwirrungen erzeugt hatte.[3]) Es wurde deshalb als unerläßlich angesehen,[4]) klar und bestimmt auszusprechen, auf welche Arten von Rechtsgeschäften sich die Bestimmungen der Bodmerei erstrecken sollten und welche Voraussetzungen vorhanden sein müßten, um ein Rechtsgeschäft zur Bodmerei im Sinne des Gesetzes zu machen.

Der im § 679 HGB. niedergelegte Begriff der Bodmerei stimmt mit demjenigen des Art. 680 des alten HGB. überein. Während das alte Handelsgesetzbuch jedoch einen Unterschied machte zwischen der sogen. eigentlichen und der uneigentlichen Bodmerei und nur die erstere ausführlich regelte, dagegen im Art. 701 die Bestimmungen über die uneigentliche Bodmerei den Landesgesetzen vorbehielt, kennt das jetzige Handelsgesetzbuch nur die eigentliche, die sogen. Notbodmerei; denn der betreffende Artikel des alten Handelsgesetzbuches wurde vom neuen Handelsgesetzbuch nicht wiederholt.

Die uneigentliche Bodmerei anlangend, so unterscheidet man insbesondere folgende Arten, über deren Inhalt im einzelnen und über deren Beziehungen zueinander noch heute Unklarheit und Verwirrung herrscht[5]):

1. den Großavanturvertrag, im englischen Recht Respondentia genannt; darunter versteht man einen Darlehnsvertrag, durch welchen der Darlehnsnehmer sich verpflichtete, Kapital und Prämie

---

[1]) vgl. Dig. 50, 17 de diversis regulis iuris antiqui l. 202.
[2]) Prot. d. Komm. zur Beratung d. ADHGB. Bd. 6 S. 2609 f.
[3]) Prot. Bd. 6 S. 2537.
[4]) Prot. Bd. 6 S. 2542.
[5]) A. Goldschmidt, Dissert. S. 20/21.

zu zahlen, wenn gewisse von der Darlehnssumme anzuschaffende und zu verschiffende Waren die Seereise ganz oder teilweise überstanden haben würden;[1])

2. den Beilbriefvertrag; dies ist ein Darlehn, welches zum Bau eines neuen Schiffes oder zur gewöhnlichen Ausrüstung oder Reparatur eines Schiffes unter Verpfändung desselben in der Art gegeben wurde, daß der Schuldner zur Zurückzahlung nur verpflichtet sein sollte, wenn das Schiff wohlbehalten ankam;[2])

3. endlich gehören hierhin die Darlehnsverträge, die nicht vom Schiffer als solchem, d. h. dem Schiffskapitän, sondern z. B. vom Reeder oder dem Befrachter der Ladung, oder die vom Schiffer nicht in einem Nothafen, also vor allem im Heimatshafen abgeschlossen worden sind. Letztere Art wird „ausgehende" Bodmerei genannt.[3])

Mit diesen Arten der uneigentlichen Bodmerei befaßt sich das neue Handelsgesetzbuch gar nicht mehr. Von dem ihnen durch Art. 701 übertragenen Recht der näheren Regelung haben die Landesgesetze auch keinen Gebrauch gemacht. Wenn lediglich Bremen[4]) in der Einführungsverordnung zum Handelsgesetzbuch v. 6. 6. 1864 zum Art. 701 in § 45 die kurze Bestimmung getroffen hat, daß die uneigentliche Bodmerei nicht die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren sollte, so ist diese negative Vorschrift im Hinblick auf die positiven Bestimmungen des § 754 HGB. bedeutungslos geworden. Schon die Kommission des alten Handelsgesetzbuches sah ein, daß die uneigentliche Bodmerei ein abgestorbenes Institut, fast gänzlich außer Gebrauch gekommen und auch bei den bestehenden Kreditverhältnissen völlig entbehrlich geworden sei.[5]) Wie Ehrenberg[6]) und Hopfen[7]) bemerken, sollen diese Verträge in jetziger Zeit nur noch äußerst selten in

---

[1]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 91.

[2]) Schow, Ostfries. Seerecht S. 86.

[3]) Cosack, Lehrb. S. 319; Lehmann, Lehrb. S. 550 Anm. 5.

[4]) Obrigkeitliche Verordnung, betr. die Einführung des ADHGB., Bremisches Gesetzblatt v. 1864 S. 36 ff.

[5]) Prot. Bd. 6 S. 2540.

[6]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 91.

[7]) Hopfen, Beiträge S. 3.

einigen südlicheren Gegenden praktisch werden, im übrigen aber nur ein theoretisches Dasein fristen.

Wir haben uns nur noch mit der eigentlichen oder Notbodmerei zu beschäftigen. Es wird wohl nicht bestritten werden können, daß in der Neuzeit ebenfalls das Institut der Notbodmerei immer mehr von seiner Bedeutung verliert. Die auch von Laband und anderen geäußerte Ansicht,[1]) daß das Bodmereigeschäft bald gänzlich verschwinden werde, läßt sich nicht durchaus von der Hand weisen. Es hat sich die wirtschaftliche Bedeutung dieses Geschäfts infolge der enormen Entwicklung der heutigen Kreditverhältnisse und der modernen Verkehrseinrichtungen, insbesondere der Banken mit ihren zahlreichen Zweiginstituten, der Dampfschiffsverbindungen, der Post und Telegraphie und des Assekuranzwesens in erheblichem Maße verringert. Aber bereits heute die Bodmerei als überlebt und unbrauchbar zu bezeichnen, würde doch entschieden zu weit gehen. Noch ist sie in vielen Fällen gar nicht zu entbehren,[2]) insbesondere da, wo die in der jetzigen Zeit mit großen Schwierigkeiten kämpfende Segelschiffahrt noch in der Blüte steht, oder wo kleine Reedereien in Betracht kommen, denen bei ihren geringen Betriebsmitteln ein größerer Kredit nicht ohne weiteres eingeräumt werden kann, zumal sie meist in entfernten Gegenden gar nicht oder nicht genügend bekannt sind. Auch sind viele Hafenplätze des Ostens und der südlichen Gegenden noch nicht in so nahe Beziehungen zu unseren europäischen Handelsplätzen getreten, daß an ihnen sich größere Geldtransaktionen glatt erledigen ließen. Da die Bodmerei doch ausschließlich in Notfällen abgeschlossen wird und solche Fälle sich in entfernten, weniger hochkultivierten Gegenden ebenso leicht ereignen können wie in verkehrsreichen und demgemäß auch handelspolitisch fortgeschritteneren Plätzen, ferner der nächstgelegene Hafenplatz in den Fällen der Not aufgesucht werden muß ohne Rücksicht auf seine Größe und Verkehrslage, wird dem Kapitän

---

[1]) Laband in DJZ. 1896 S. 347; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 427; Schröder bei Endemann Bd. 4 S. 249; Lehmann, Lehrb. S. 550/51.

[2]) vgl. das Ergebnis der von Hopfen eingezogenen Erkundigungen; Hopfen S. 4—7.

meist nichts anderes übrig bleiben, um sich in den Besitz verfügbarer Mittel zu setzen, als zur Bodmerei seine Zuflucht zu nehmen.

Weit größer als heute war die Bedeutung der Bodmerei und der ihr verwandten Institute in der früheren Zeit. Wie weit die Bodmerei sich zurückverfolgen läßt, darüber herrscht auch heute in der Wissenschaft noch keine Einstimmigkeit.

Bereits im alten römischen Recht findet sich ein Rechtsinstitut, welches der Bodmerei sehr ähnlich ist, das foenus nauticum oder die pecunia trajectitia.[1]) Dieses Institut wurde oft sogar wegen mancher jedoch nur äußerlich gleicher Momente mit der Bodmerei identifiziert.

Das foenus nauticum[2]) ist ein wirkliches Darlehen und unterscheidet sich von diesem hauptsächlich durch die Zulässigkeit höherer Zinsen und durch die Bedingung, daß der Schuldner nur dann zur Rückzahlung verpflichtet sein sollte, wenn bestimmte Gegenstände die Gefahren einer Seereise glücklich beendet hatten. Eine Pfandbestellung war, wenn auch allmählich üblich geworden, nicht wesentlicher Bestandteil dieses römischen Seedarlehns.[3]) Bei der heutigen Bodmerei dagegen gelangt auch ohne ausdrückliche Abrede ein Pfandrecht an den verbodmeten Objekten zur Entstehung.

Dem Bodmereigläubiger ist das übrige Vermögen des Schuldners nicht zugänglich, er kann sich lediglich an die ihm verbodmeten Objekte halten, und wenn diese auf irgendeine Weise zu seiner Befriedigung ungeeignet werden, hat er das Nachsehen. Der Gläubiger trägt also die Gefahr für die verbodmeten Gegenstände.

Beim foenus nauticum lag es aber anders. Zwar wurde auch hier der Gläubiger nicht befriedigt, wenn die ihm verhafteten Objekte untergingen, und er trug mithin insofern die Gefahr. Aber wenn die verbodmeten Gegenstände glücklich die Gefahr überstanden hatten, wenn die Bedingung für die Rückzahlung eingetreten war, konnte der Schuldner nicht den Gläubiger einfach

---

[1]) Dig. 22, 2 de foen. naut.

[2]) Rehme, Haftung des Reeders S. 16.

[3]) Engelmann, BGB. S. 301; Rehme a. a. O. S. 17/18.

auf diese Gegenstände verweisen, damit er sich daraus befriedige, sondern er haftete dem Gläubiger dann mit seinem ganzen Vermögen und hatte aus diesem zuzuschießen, wenn die verbodmeten Gegenstände an Wert geringer waren als die geschuldete Darlehnssumme.[1])

Das ganze Vermögen haftete unbeschränkt.

Das foenus nauticum hat sich auf griechischer Grundlage entwickelt.[2]) Ob ein ähnliches Institut bereits bei den orientalischen Völkern des Altertums bekannt gewesen ist,[3]) konnte noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden.

Bis zum 13. Jahrhundert läßt sich dieses antike römische Seedarlehn verfolgen.[4]) Um diese Zeit des Mittelalters finden sich nun in den romanischen Ländern zwei Arten von Verträgen, die eine gewisse Ähnlichkeit miteinander haben, nämlich einmal ein Seedarlehen nach den Grundsätzen des foenus nauticum, das im Laufe der Entwicklung weiter ausgedehnt war, und zwar sowohl ohne als mit Bestellung eines Pfandes, und zum andern ein Seedarlehnsvertrag, bei welchem eine Pfandbestellung wesentlich war und in der Weise geschah,[5]) daß der Gläubiger sich nach Beendigung der Reise unter Ausschluß jeder persönlichen Haftung des Schuldners zum Zweck seiner Befriedigung lediglich an das „pignus speciale ad fortunam creditoris“[6]) halten konnte.

Beide Vertragsarten finden sich in den Marseiller Statuten von 1255 vor.[7])

Der deutsche Bodmereivertrag, der nach Schröder[8]) nicht vor dem 14. Jahrhundert in seiner Heimat als solcher bezeugt ist, soll nun bereits in der letzten der genannten Vertragsarten der Marseiller Statuten enthalten sein.

---

[1]) Cosack a. a. O. S. 317.

[2]) Schröder bei Endemann S. 235; Rehme a. a. O. S. 16.

[3]) Rehme a. a. O. S. 16; Struck in Schmollers Jahrb. V, 5 S. 310; Spitta, Die geschichtliche Entwicklung des foen. naut. S. 1.

[4]) Schröder bei Endemann S. 243.

[5]) Boyens-Lewis Bd. 2 S. 423.

[6]) Schröder bei Endemann S. 244.

[7]) Schröder a. a. O. S. 244.

[8]) Schröder a. a. O. S. 244.

Matthiaß[1]) hat zuerst in seiner Abhandlung „Das foenus nauticum und die geschichtliche Entwicklung der Bodmerei" nachzuweisen versucht, daß ein solcher in den Statuten bezeugter Fall die Bedeutung unserer deutschen Bodmerei habe. Seine Ansicht hat zahlreiche Anhänger gefunden.[2])

Durch die Nachweise Pappenheims[3]) und Spittas,[4]) die beide von verschiedenen Richtungen aus gegen diese Hypothese vorgehen, ist jedoch die Haltbarkeit der Ausführungen von Matthiaß sehr ins Wanken geraten. Somit bleibt es immerhin auch jetzt noch zweifelhaft, ob die beiden im Mittelalter sich gegenüberstehenden Seedarlehnsverträge in einem inneren Zusammenhange stehen und welcher Art dieser gegebenenfalls ist, ferner ob die deutsche Bodmerei bereits in der einen dieser Vertragsarten gefunden werden kann.

Auf diese historischen Fragen, zu deren Beantwortung die mittelalterlichen Seerechtsquellen in ihren Einzelheiten genau erörtert werden müßten, soll hier jedoch nicht des näheren eingegangen werden.

Es mag lediglich zur Bestimmung des Verhältnisses des foenus nauticum zur Bodmerei angedeutet werden, daß Schröder,[5]) Matthiaß,[6]) Rehme,[7]) Lehmann[8]) und andere, von geringen Abweichungen abgesehen, den Standpunkt vertreten, daß die Bodmerei aus den germanischen Ländern über Marseille nach dem Süden vorgedrungen sei und durch Aufnahme in das Consolato del mare, „einer Privatsammlung seerechtlicher Weistümer aus der Praxis der Seehandelsinnungen bezw. des Seegerichts von

---

[1]) Matthiaß in d. gen. Schrift; zitiert nach Schröder a. a. O. S. 235; Rehme S. 16 f.; Spitta S. 1 ff.; Goldschmidt, Universalgeschichte S. 346, 351 f.; Pappenheim in G. Z. Bd. 40 S. 378; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 423; Schmoller, Jahrb. 1881 S. 310/11; Lehmann, Lehrb. § 123 u. a.

[2]) z. B. Rehme S. 53 f.; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 423.

[3]) Pappenheim in G. Z. Bd. 40.

[4]) Spitta a. a. O. S. 63—83.

[5]) Schröder bei Endemann S. 244.

[6]) vgl oben Anm. 1.

[7]) Rehme a. a. O. S. 54.

[8]) Lehmann, Lehrb. S. 550.

Barcelona und Gewohnheitsrechte",[1]) die römischen Mittelmeerländer erobert habe, während Goldschmidt[2]) diese Hypothese für unwahrscheinlich hält und die Bodmerei als ein durch „Vertragsübung" allmählich umgestaltetes foenus nauticum angesehen wissen will.

Beiden Ansichten tritt Pappenheim[3]) entgegen, indem er das Vorkommen der Bodmerei im römischen Rechtsgebiet überhaupt bestreitet. Er glaubt in den Seedarlehnsgeschäften des 13. u. 14. Jahrhunderts eine Bodmerei nicht erkennen zu können und hält die in den Marseiller Statuten sich vorfindenden Fälle lediglich für ein modifiziertes foenus nauticum.

Nicht ganz so weit geht Spitta,[4]) der zu dem Schlusse gelangt, daß das Vorkommen der deutschen Bodmerei im romanischen Rechte des Mittelalters durchaus noch nicht erwiesen sei. Aber in Übereinstimmung mit Pappenheim erblickt auch er in den Fällen, in welchen diese Bodmerei gefunden werden soll, nur Modifikationen des foenus nauticum.

Im Laufe der Rezeption des römischen Rechts in Deutschland werden beide Institute sich aber einander genähert, gegenseitig beeinflußt und dadurch ihren Charakter verändert haben. Das foenus nauticum wird in den romanischen Ländern Bestandteile der Bodmerei und diese umgekehrt in den germanischen Ländern solche des foenus nauticum in sich aufgenommen haben, ohne daß aber eine Verschmelzung beider Formen stattgefunden hat. Die deutsche Bodmerei trat in den germanischen Rechtsgebieten dem foenus nauticum in seiner entwickelten Form entgegen[5]) und hat dieses Institut allmählich verdrängt. Heute ist im deutschen Recht von dem einstigen foenus nauticum nichts mehr zu finden.

---

[1]) Gareis, Handelsr. § 929.
[2]) Goldschmidt, Universalgeschichte S. 349/50.
[3]) Pappenheim in G. Z. Bd. 40 S. 338 u. 393.
[4]) Spitta a. a. O. S. 83.
[5]) Spitta a. a. O. S. 103, 105.

§ 2.

Wesen und Erfordernisse des Bodmereivertrages.

I. Die Bodmerei ist eine dem Seerecht eigentümliche Form der Kreditgewährung. Sie kommt nur im Seehandelsrecht vor, ist dagegen im Schiffsverkehr auf Binnengewässern unzulässig.[1]) Denn da das Binnenschiffahrtsgesetz, welches den Schiffsverkehr auf den Binnengewässern regelt, dem Handelsgesetzbuch, welches mit den Bestimmungen über den Seehandel den Schiffsverkehr auf dem Meere trifft, als ein selbständiges Gesetz gegenübersteht, und da deshalb die Materien, die im Handelsgesetzbuch geordnet sind, nicht ohne weiteres analog angewendet werden können, vielmehr durch Stillschweigen des Binnenschiffahrtsgesetzes hier eben keine Aufnahme gefunden haben, scheidet die Bodmerei für dieses aus. Allein schon aus der Natur der Bodmerei würde ihr Ausschluß aus dem Gebiete der Binnenschiffahrt, d. h. der Schiffahrt auf Flüssen, Kanälen und Binnenseen, folgen. Das Wesen der Bodmerei ist darin begründet, daß sie in der Notwendigkeit ihre Rechtfertigung finden muß.[2]) Diese Notwendigkeit wird aber bei den heutigen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen in Deutschland, auf welches das Binnenschiffahrtsgesetz seiner Natur nach seine örtliche Begrenzung findet, ohne Zweifel nicht mehr eintreten.

Die Bodmerei trägt, wie hervorzuheben ist, den Charakter der Notgeschäfte. Das Darlehn muß als ein Notdarlehn, also unter abnormen Verhältnissen aufgenommen sein; dieses ist eine unerläßliche Bedingung für die Gültigkeit der Bodmerei, wie auch im Handelsgesetzbuch deutlich zum Ausdruck gebracht wird. Dem Schiffer werden genau die materiellen Voraussetzungen bezeichnet, die vorliegen müssen, damit er einen Bodmereivertrag abschließen darf. Diese Vorschriften des Handelsgesetzbuchs sind für ihn allein maßgebend. In anderen Fällen, die sich nicht unter die gesetzlichen subsumieren lassen, ist ihm eine Bodmerei nicht gestattet.

---

[1]) Cosack a. a. O. S. 319; Mittelstein, BSchG. Bd. 2 S. 28/29; vgl. auch Lehmann, Lehrb. S. 551.

[2]) Bennecke, System d. Assekur.- u. Bodmereiwesens Bd. 2 S. 852.

Zwei Gruppen von Fällen bezeichnet das Gesetz,[1]) in denen ein Bodmereivertrag abgeschlossen werden kann, nämlich folgende:

Der Schiffer kann einen Bodmereivertrag abschließen

1. wenn sich das Schiff außerhalb des Heimatshafens[2]) befindet zum Zwecke der Reise, und zwar
   a) wenn dieser Schritt durchaus notwendig ist zur Ausführung (§ 528),
   b) insbesondere zur Fortsetzung (§ 538) der Reise, oder
   c) wenn im Falle der großen Havarie andere Mittel, die auch zum Ziele führen dürften, noch größere Nachteile mit sich bringen würden (§ 539), oder endlich
   d) — jedoch nur beim Nichtvorliegen einer großen Havarie — wenn kein anderer Schritt möglich oder doch ein anderes noch mögliches Mittel einen als im Verhältnis zu den durch die Bodmerei eingegangenen Verpflichtungen unverhältnismäßig groß zu bezeichnenden Schaden für den Reeder zur Folge haben würde (§ 540).

Bei dieser Gruppe kann der Schiffer das Schiff und die Fracht, einzeln oder zusammen, oder auch beides zusammen gemeinschaftlich mit der Ladung verbodmen.

Dagegen kann er nicht in diesen Fällen auch die Ladung allein verbodmen. Die Verbodmung der Ladung allein ist vielmehr nur in einer Reihe weiterer Fälle gestattet, in denen das Gesetz eine Bodmerei zuläßt, nämlich bei der folgenden Gruppe:

2. während der Reise[3]) im alleinigen Interesse der Ladungsbeteiligten zwecks Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung,

---

[1]) HGB. § 680.

[2]) Daraus ergibt sich, daß die sogen. ausgehende Bodmerei, die der Schiffer vor Antritt der Reise im Heimatshafen eingeht, nicht mehr zulässig ist; vgl. oben S. 3.

[3]) In diesen Fällen kann also die Verbodmung auch im Heimatshafen, den der Schiffer als Nothafen angelaufen hat, erfolgen (Abraham, Hanseat. Rechtspr. zu § 680 HGB.; auch Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 62 Note 43). Es bleibt auch hier zu prüfen, ob in dem Heimatshafen die Voraussetzungen des Notfalls vorliegen. Dies erscheint ausgeschlossen, wenn z. B. der Reeder sich dort oder in der Nähe befindet.

a) wenn zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes der Ladung besondere Maßregeln erforderlich sind und ein erheblicher Verlust auf andere Weise nicht abgewendet werden kann, selbst dann aber auch nur im äußersten Fall, und zwar nur behufs Beschaffung der Mittel zur Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung (§ 535), oder
b) wenn das Schiff verloren gegangen ist zwecks Erhaltung und Weiterbeförderung der Ladung (§ 632).

Eine Schranke für den Umfang der Bodmerei zieht das Gesetz durch die Bestimmung, daß die Bodmerei nur insoweit eingegangen werden darf, als es zur Befriedigung des jeweiligen Bedürfnisses erforderlich ist (§ 528).

Aus den oben angeführten Fällen ist ersichtlich, daß die Bodmerei nur beim Vorliegen äußerster Not oder zur Abwendung eines unverhältnismäßigen Schadens eingegangen werden soll.

Es muß erwiesen werden können, daß der Schiffer durchaus kein anderes geeignetes Mittel zur Hand hatte, um sich das erforderliche Geld zur Fortsetzung der Reise oder zur Erhaltung der Ladung zu verschaffen. Der Schiffer wird also die Verbodmung vor einem etwaigen Verkauf von Schiff oder Ladung zu wählen haben.

Wann gerade im einzelnen die dringende Notwendigkeit zur Eingehung einer Bodmerei vorhanden ist, läßt sich nicht a priori angeben,[1]) sondern es muß im konkreten Fall nach den jedesmaligen Umständen untersucht werden, durch welche außerordentlichen Zufälle der Schiffer in die Lage geraten ist, Geld für die Reise oder Ladung zu gebrauchen, ob er außerstande war, die Reise fortzusetzen bezw. die Ladung zu erhalten, wenn er nicht das Geld erhielt und ob er auf keine andere Weise sich das Geld verschaffen konnte. Es liegt z. B. die Voraussetzung für eine Bodmerei nicht vor, wenn ein Agent oder Vertreter des Reeders in der Nähe war, der für einen anderweitigen Kredit sorgen kann.

Hier ist kurz der Fall zu erwähnen, daß der Schiffer in der

[1]) Pöhls, Darstellung des gem. deutschen und Hamburger Handelsr. Bd. 3. Seerecht, Teil 3 S. 822.

Lage ist, sein eigenes disponibles Geld vorzuschießen. Trotz des Vorhandenseins eigener Mittel ist er dennoch zur Aufnahme von Bodmereigeldern berechtigt. Es besteht für den Schiffer keine Verpflichtung, sein eigenes Geld dem Reeder vorzustrecken, denn niemand, auch der Schiffer nicht, ist gesetzlich verpflichtet, „positive Auslagen im Interesse des Reeders zu machen".

Diesem vom Handelsgericht Hamburg[1]) vertretenen Standpunkt haben sich auch Ehrenberg und Schaps[2]) angeschlossen und diese Ansicht ist durchaus zu billigen.

Der entgegengesetzte Standpunkt würde eine unbegründete Härte für den Schiffer bedeuten; denn oftmals wird er eine Bodmerei eingehen müssen, weil ihm anderweitig Kredit wegen des Risikos, der Finanzverhältnisse, des nicht genügenden Bekanntseins seiner Reederei oder dergleichen nicht gegeben wird. Es ist nicht ersichtlich, warum alsdann der Schiffer die Verpflichtung haben sollte, selbst das nicht unbedeutende Risiko, das mit jedem Beleihen eines Schiffes verbunden ist, zu übernehmen und dem Reeder sein Geld vorzuschießen.

Das Vorliegen der Notwendigkeit zum Abschluß des Vertrages gehört zu den gesetzlichen Voraussetzungen der Bodmerei.

Es muß daher der Bodmereigläubiger, der mit etwaigen Ansprüchen durchdringen will, beweisen, daß der Schiffer zur Eingehung des Geschäfts in dem jeweils fraglichen Umfange befugt gewesen ist.[3]). Diesen Beweis kann er sich dadurch erleichtern, daß er gemäß § 685 HGB. sich ein urkundliches Zeugnis über die Notwendigkeit der Bodmerei beschafft.

Ein solches Zeugnis, welches von dem deutschen Konsul, oder in dessen Ermangelung von einer Ortsbehörde,[3]) sofern es aber auch an einer solchen fehlt, von der Gesamtheit der Schiffsoffiziere ausgestellt wird, begründet, falls es vor der Ausstellung des sogen.

---

[1]) Abraham, Hanseat. Rechtspr. zu § 532 HGB.; Hans. GZ. Jahrg. 1869 Hauptbl. Nr. 331.

[2]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 200; Schaps S. 192 Anm. 6 zu § 528.

[3]) Prot. Bd. 6 S. 2579—2581.

[4]) Im Inlande ist gemäß § 145 FGG. zur Ausstellung dieser Bescheinigung das Amtsgericht zuständig.

Bodmereibriefes hergestellt wird, eine „Präsumtion der Legalität der Bodmerei".[1]) Gegen diese Präsumtion findet jedoch seitens der in Anspruch genommenen Person der Gegenbeweis dahin statt, daß zur Eingehung des Bodmereigeschäfts keine Notwendigkeit vorgelegen habe, mithin die Urkunde Falsches bescheinige.[2])

Die nachträgliche Attestierung der Notwendigkeit ist bedeutungslos[3]) und entbindet den Bodmereigläubiger nicht von der Verpflichtung, die Notwendigkeit der Eingehung des Geschäfts zu beweisen.

An der Ausstellung des genannten Attestes hat mithin lediglich der Bodmereigläubiger ein Interesse. Nicht schreibt der § 685 HGB., wie Franck[4]) zutreffend hervorhebt, dem Schiffer vor, stets erst den Konsul um Rat zu fragen, ob die Bodmerei auch nötig sei. Dazu ist der Schiffer nicht verpflichtet. Da er jedoch in der Mehrzahl der Fälle aus reinen Zweckmäßigkeitsgründen den Rat einer Autorität, oder sei es auch nur seiner Schiffsoffiziere, einholen wird, brauchte eine solche Bestimmung auch im Gesetz nicht Aufnahme zu finden. § 685 handelt nur von der Beweiskraft der aufgenommenen Urkunde. Daß der Schiffer sich über seine Notlage klar wird, dafür sorgt das Gesetz schon durch die Vorschriften über die Journalführung, nach denen der Schiffer ordnungsgemäß eine Eintragung in das Tagebuch über die Tatsachen zu machen hat, die ihn zu dem Notgeschäft einer Bodmerei bestimmten, und ferner durch die Anordnung des in Deutschland vor dem Amtsrichter, im Auslande vor dem deutschen Konsul abzulegenden eidlichen Zeugnisses, der sogen. Verklarung.[5]) Der Gläubiger wird sich zweckmäßig vor der Hingabe seines Geldes von der Erforderlichkeit der Geldaufnahme überzeugen, indem er sich die Verklarung und das Sachverständigenattest ansieht.

II. Damit ist bereits das Gebiet der für eine gültige Bodmerei

---

[1]) Prot. Bd. 6 S. 2581.

[2]) Die sogen. exceptio deficientis causae bodmeriae; Sieveking, Seerecht S. 64.

[3]) Abraham a. a. O. zu § 685.

[4]) Franck S. 48.

[5]) vgl. HGB. §§ 519 ff.

normierten gesetzlichen Erfordernisse betreten. Auf diese Erfordernisse ist näher einzugehen.

Wie zu jedem Vertrage ist auch für die Entstehung des Bodmereivertrages eine gegenseitige übereinstimmende Willenserklärung der Parteien erforderlich. Als Parteien stehen sich der Bodmereigeber und der Schiffer als Bodmereinehmer gegenüber und schließen in der Form eines gewöhnlichen Vertrages das Geschäft ab. Damit der Vertrag aber eine „Bodmerei" ist, muß er einen ganz bestimmten Inhalt haben. Aus dem Wesen der Bodmerei als eines Darlehnsgeschäftes folgt ohne weiteres, daß es sich für den Bodmereigeber um Gewährung eines Darlehns, und zwar wohl ausschließlich einer Geldsumme handelt. Der Schiffer seinerseits verpflichtet sich zur Rückerstattung der Werte, sichert aber außerdem dem Bodmereigläubiger für die Kreditgewährung eine Prämie zu und verbodmet, d. h. verpfändet ihm gleichzeitig gewisse Gegenstände in ganz bestimmter Weise. Hierzu ist im einzelnen folgendes zu bemerken.

1. Den Bodmereivertrag kann nur der Schiffer in seiner Eigenschaft als solcher, m. a. W. der Führer eines zum Erwerb durch Seefahrt bestimmten Schiffes, gewöhnlich Kapitän genannt, abschließen. Der Alleinreeder, Mitreeder, Eigentümer oder Miteigentümer der Ladung ist dazu als solcher nicht berechtigt, es sei denn, daß diese Person selbst auch zugleich Führer des Schiffes ist.[1]) Doch kann anstatt des Schiffers, falls dieser etwa unterwegs gestorben, geschäftsunfähig geworden oder sonstwie außerstande ist, auch sein nach der Schiffshierarchie eintretender Stellvertreter, meistens der im Range nächste Schiffsoffizier, gültig kontrahieren.[2]) Ohne Bedeutung hierbei ist, ob der Schiffer auf Grund spezieller Anweisung seitens eines Interessenten, z. B. des Reeders oder Ladungsberechtigten, oder ob er aus eigener Entschließung den Vertrag abschließt. Die Grundsätze über die Bodmerei kommen in beiden Fällen zur Geltung.[3]) Es kann eine spezielle Anweisung den Schiffer nicht davon entbinden, zu prüfen,

[1]) Prot. Bd. 6 S. 2605; Hopfen S. 20/21; HGB. § 699; Schaps S. 572 Anm. 2 zu § 679.

[2]) Prot. Bd. 6 S. 2600; Hopfen S. 21.

[3]) HGB. § 699.

ob ein gesetzlicher Grund zur Eingehung der Bodmerei vorliegt. Eine besondere Autorisation seitens eines Beteiligten ist aber von Bedeutung für das Verhältnis zwischen dem Schiffer und dieser Person, also für das Innenverhältnis, während für das Außenverhältnis, dem Bodmereigläubiger gegenüber, der Schiffer nur auf Grund seiner gesetzlichen Vollmacht kontrahiert.[1]) Diese Vollmacht des Schiffers gibt ihm die Stellung eines Vertreters des Reeders Dritten gegenüber. Er kann durch seine Handlungen kraft seiner Anstellung den Reeder ohne weiteres verpflichten.[2]) In ähnlicher Weise vertritt der Schiffer die Ladungsinteressenten, deren Interessen er als ihr gesetzlicher Vertreter wahrzunehmen hat, und die er gleichfalls direkt verpflichten kann.[3])

2. Dem Bodmereigläubiger muß eine Prämie, d. h. eine Vergütung für die Hergabe des Darlehens zugesichert werden.

Diese Vergütung ist entweder eine sogen. Zeitprämie,[4]) wenn sie von der Länge der Zeit zwischen Hingabe und Zurückzahlung des Darlehns abhängt, oder sie wird als ein fester Satz, eine bestimmte Geldsumme, normiert.

Da sie außer einer Entschädigung für die Entbehrung des Kapitals auch eine Vergütung für die Übernahme der Gefahr der verbodmeten Gegenstände seitens des Bodmereigläubigers bildet,[5]) entspricht es dieser ihrer doppelten Bedeutung, daß für die Prämie kein gesetzlicher Höchstbetrag vorgeschrieben, sondern daß ihre Höhe ohne Einschränkung dem Parteiübereinkommen anheim gegeben worden ist.[6])

Bei der Festsetzung der Höhe der Prämie dürfen freilich die Vorschriften über den Wucher nicht außer acht gelassen werden.[7]) Zuwiderhandlungen gegen § 138 Abs. 2 BGB. würden mit der

---

[1]) Prot. Bd. 6 S. 2610; Schaps S. 573 Anm. 3 zu § 679, S. 593 Anm. 2 zu § 699.

[2]) HGB. §§ 527, 533.

[3]) HGB. § 535 Abs. 2.

[4]) Cosack S. 319; Schaps S. 576 Anm. 3 zu § 681.

[5]) Prot. Bd. 6 S. 2554; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 434; Schaps S. 576 Anm. 1 zu § 681.

[6]) HGB. § 681 Abs. 1.

[7]) Boyens-Lewis Bd. 2 S. 435 zu § 681; Schaps S. 576 Anm. 2 zu § 681.

Nichtigkeit der Prämienfestsetzung zugleich den ganzen Bodmereivertrag nichtig machen.

Wenn Boyens-Lewis[1]) im Falle der Nichtigkeit des Bodmereigeschäfts wegen wucherischer Prämie eine Herabsetzung der letzteren und eine Konversion des Geschäftes nach § 140 BGB. eintreten lassen will, so muß dieser Ansicht entgegengetreten werden. Zunächst hat unser deutsches Handelsgesetzbuch keine Bestimmung darüber, daß übermäßige Prämien moderiert werden können. Außerdem ist die Prämie ein wesentlicher Bestandteil des Bodmereivertrages, der nicht willkürlich durch eine dritte Person einfach ersetzt werden kann; mit Wegfall der Prämie fiele auch der Bodmereivertrag als solcher fort. Dazu kommt ferner aber noch, daß kein Vertrag denkbar ist, als welcher der wegen wucherischer Prämie nichtige Bodmereivertrag eintretendenfalls gültig bleiben könnte. Denn für ein gewöhnliches Kreditgeschäft, das lediglich in Frage käme, wäre die Prämie erst recht unverhältnismäßig hoch, wenn sie es bereits für die Bodmerei ist. Es wird allerdings in der Praxis wohl selten vorkommen, daß ein Bodmereivertrag als wegen wucherischer Prämie nichtig bezeichnet werden muß. Mir ist ein Fall bekannt geworden, in dem für ein in Brasilien von einem Segelschiff[2]) aufzunehmendes Bodmereidahrlehn 50 % Prämie gefordert wurden; aufgenommen wurde dann ein Bodmereidarlehn gegen 30 %. Die Dauer der Bodmereireise war voraussichtlich nur zwei Monate! Daß 30 % angemessen waren, ist vom Konsul begutachtet worden, und es wäre nach den näheren Umständen zu bezweifeln gewesen, ob selbst bei 50 % der Einwand des Wuchers hätte Platz greifen können.

Die Momente, welche die Prämie bestimmen, sind sehr mannigfach und verschieden und von Natur dazu angetan, die Prämie mehr oder weniger hoch festzusetzen.

Es kommen in Betracht neben der allgemeinen Kreditlage, der Beschaffenheit der Bodmereireise und der verbodmeten Gegenstände vor allem das große Risiko, welches der Gläubiger trägt, und das daraus entspringende Bestreben, sich die Gefahrtragung

[1]) a. a. O. Bd. 2 S. 435 zu § 681.

[2]) Deutsches Schulschiff „Fürst Bülow" der Reederei Roer in Emden.

reichlich vergüten zu lassen.[1]) Die Aussicht auf den Verdienst der hohen Prämie wird vielfach die Veranlassung sein, weshalb das Geld hergegeben wird. Außer der Vergütung für die Gefahrtragung liegen in der Prämie noch die Zinsen für das Darlehen, so daß[2]) die Vergütung den landesüblichen Zins weit zu übersteigen pflegt.

Sind diese Momente auf Seiten des Geldgebers von Einfluß, so ist anderseits der Schiffer von vornherein verhältnismäßig leicht geneigt, eine hohe Prämie zuzusichern, befindet er sich doch regelmäßig in einer Notlage, dazu in fremden Landen, wo er bezw. seine Reederei hinsichtlich ihrer Finanzkraft vielfach nicht genügend bekannt ist und dadurch dem Geldgeber das Risiko noch vergrößert, zumal es sich bei der Bodmerei gewöhnlich um nicht unerhebliche Summen handelt.

Um nun nachweisen zu können, daß der Bodmereinehmer „ausgebeutet" ist, und daß ein „auffallendes" Mißverhältnis der Leistung zur Gegenleistung vorliegt, dürften doch meist die in Frage kommenden Umstände zu zahlreich sein und zu verwickelt liegen. Und in solchen Fällen kann eben nicht mehr von „auffälligen" Mißverhältnissen gesprochen werden.[3])

3. Der Schwerpunkt der zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarung liegt in der vertragsmäßigen Bestellung eines Pfandes für den Bodmereigläubiger. Dieses Pfand ist auf bestimmte Objekte, auf die verbodmeten Gegenstände, beschränkt.

Als verbodmungsfähige Objekte kommen, wie schon früher[4]) erwähnt, nur Schiff, Fracht und Ladung oder einer oder mehrere dieser Gegenstände in Betracht.

Daraus, daß das Gesetz die Gegenstände, welche verbodmet werden können, einzeln aufführt, folgt, daß andere Objekte nicht Gegenstand einer Verbodmung sein können.[5])

---

[1]) Boyens-Lewis Bd. 2 zu § 681.

[2]) Cosack S. 319.

[3]) Mit Recht verlangt daher Lehmann, Lehrb. S. 551 Anm. 4 für die Bodmerei Vorsicht bei der Anwendung der allgemeinen Bestimmungen über den Wucher.

[4]) Oben S. 10.

[5]) Dadurch beantwortet sich von selbst die früher nicht unbestrittene Frage nach der Zulässigkeit einer Verbodmung der Heuergelder in verneinendem Sinne.

Während stets das Schiff allein oder zusammen mit der Fracht oder gemeinschaftlich mit Fracht und Ladung, desgleichen auch die Fracht allein verbodmet werden kann, ist eine alleinige Verbodmung der Ladung nur in ganz besonderen Fällen im alleinigen Interesse der Ladungsbeteiligten gestattet.

Die verbodmeten Objekte müssen im allgemeinen ausdrücklich genannt werden, jedoch gibt das Gesetz in § 680 Abs. 3 eine Auslegungsregel dahin, daß die Fracht nicht als mitverbodmet gilt, wenn sie neben der Verbodmung des Schiffes nicht auch aufgeführt ist, dagegen ipso iure mit eingeschlossen ist, wenn ohne ihre Erwähnung Schiff und Ladung verbodmet sind.

Den Umfang der Bodmereiobjekte anlangend, so knüpften sich Meinungsverschiedenheiten vor allem an den Begriff der Fracht. Wie aus verschiedenen Stellen der Protokolle zu ersehen ist, hat das Gesetz diese Fragen durchweg durch ausdrückliche Bestimmungen geregelt. So umfaßt der Begriff der Fracht bei der Bodmerei stets auch die Überfahrtsgelder.[1]) Solange und soweit die Fracht der Seegefahr noch nicht entzogen ist, kann sie verbodmet werden,[2]) und zwar ohne Unterschied, ob sie bereits verdient[3]) ist oder nicht.

Daß die den Gefahren der Seereise nicht mehr ausgesetzte Fracht sich zur Verbodmung nicht eignet, erschien der Kommission mit Recht ohne jeden Zweifel. Die gegenteilige Regelung würde dem der Bodmerei zugrunde liegenden Gedanken, daß der Bodmereigläubiger die Gefahr der Seereise zu tragen hat, zuwiderlaufen. Als einen hierher gehörigen Fall nennt Sieveking[4]) z. B. das Vorliegen der Klausel: freight being paid in advance, ship lost or not lost. In diesem Falle ist die Fracht, die im voraus bezahlt worden ist, ohne daß sie für den Fall des Schiffsunterganges zurückzuerstatten ist, dem Seerisiko entzogen. Die

---

[1]) HGB. § 677; Prot. Bd. 8 S. 4041.

[2]) HGB. § 680 Abs. 4; Lehmann, Lehrb. S. 552 Anm. 2.

[3]) Verdient ist die Fracht, welche „von der in der Ausführung begriffenen Reise und den noch im Schiff befindlichen Waren herrührt, bis zum Nothafen oder Zwischenhafen nach Verhältnis des zurückgelegten zum noch bevorstehenden Teil der Reise berechnet" (Prot. Bd. 6 S. 2546).

[4]) Sieveking S. 65 Anm. 19.

in mehreren Gesetzen sich findende Unzulässigkeit der Verbodmung noch nicht verdienter Fracht wurde als haltlos für das Handelsgesetzbuch beseitigt.[1]) Auch die fret à faire, d. h. „die Fracht desjenigen Teils der Reise, der noch nicht angetreten ist", kann verbodmet werden.[2]) Daraus ergibt sich der Schluß, daß auch die Verbodmung nur eines Teiles der Fracht für statthaft zu erklären ist.[3]) Die Fracht braucht mithin nicht in der vollen Höhe, in welcher sie geschuldet wird — d. i. die Bruttofracht — verbodmet zu werden.[4]) Wieviel von der Fracht dann jeweils verbodmet wird, bestimmt der Vertrag. Von Einfluß ist dabei vor allem die Länge der Bodmereireise, die bewirkt, ob mehr oder weniger als die Fracht der Schiffsreise, auf welcher die Forderung des Bodmereigläubigers entstanden ist, in Frage kommt.[5])

Während somit von der gesamten Fracht einzelne Teile verbodmet werden können, muß eine Verbodmung von Quoten des Schiffs und der Ladung als unzulässig erklärt werden. Das Handelsgesetzbuch selbst gebraucht die Ausdrücke „das Schiff", „die Ladung" im Sinne von ganzen Schiffen und ganzer Ladung[6]) und würde, wenn es auch die Verbodmung von Teilen dieser Objekte hätte zulassen wollen, dieses ebenso bei der Bodmerei zum Ausdruck gebracht, wie es die Teile an den verschiedensten Stellen des Gesetzes, z. B. in den §§ 538, 540, 541, in welchen der Gegensatz zwischen der Verbodmung der „Ladung" und Verfügung über „Ladungsteile" deutlich hervortritt, und vor allem in dem § 632 Abs. 1 erwähnt. Ist daraus zu entnehmen, daß regelmäßig Teile der Ladung nicht verbodmungsfähig sind,[7]) so ist hinsichtlich der Teilladung jedoch eine einzige Ausnahme gemacht. In dieser

---

[1]) Prot. Bd. 6 S. 2546.

[2]) HGB. § 680 Abs. 5.

[3]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 245; Schaps S. 576 Anm. 7 zu § 680.

[4]) Pappenheim Bd. 2 S. 226; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 251.

[5]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 255/56; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 35.

[6]) Hopfen S. 31.

[7]) Hopfen S. 31; Schröder a. a. O. S. 252; dagegen: Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 101 Anm. 6; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 430 Anm. 10a; Pappenheim Bd. 2 S. 356 Anm. 2; Schaps S. 576 Anm. 9 zu § 680.

Ausnahme findet die vorstehende als Regel bezeichnete Auffassung eine weitere wesentliche Stütze. Im Abs. 1 des § 632 HGB. wird nämlich ausdrücklich ein Fall erwähnt, in dem die Ladung „ganz oder zu einem Teile" verbodmet werden kann.[1]) Warum hebt das Gesetz an dieser Stelle die Teile der Ladung noch besonders hervor? Würde das Gesetz eben stets eine Verbodmung der Ladungsteile gestatten, wäre es überflüssig gewesen, in diesem Falle der Verbodmung der ganzen Ladung eine solche eines Teiles gegenüberzustellen.

Der gleiche Grundsatz ist bei der Verbodmung des Schiffes zu beachten. Hierüber herrscht in der Literatur ein lebhafter Streit über die verschiedenen Ansichten. Aus obigen Gründen muß jedoch auch hinsichtlich des Schiffes gefolgert werden, daß Schiffsparten,[2]) Schiffsteile[3]) und Zubehörstücke,[4]) die, wie aus § 755 HGB. entnommen werden muß, von der Verbodmung des Schiffes ipso iure mitergriffen werden und deshalb auch nach Mittelsteins Ausführungen durch Hinweis auf eine analoge Auffassung der Protokolle von der Verpfändung nicht ausgeschlossen werden können,[5]) einer gesonderten Verbodmung nicht fähig sind.

Eigenartig ist der Inhalt des Pfandrechts, indem der Gläu-

---

[1]) Da der Schiffer auch bei Auflösung des Frachtvertrags nach Verlust des Schiffes für das Beste der Ladung zu sorgen hat, ist er, um dieses zu erfüllen, berechtigt, je nach den Umständen statt anderer vom Gesetz genannter Maßnahmen zur Beschaffung von Mitteln zur Weiterbeförderung der Ladung diese ganz oder teilweise zu verbodmen (§ 632 Abs. 1).

[2]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 244 Anm. 10; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 430 Anm. 10a; Hopfen S. 31; Schaps S. 575 Anm. 5 zu § 680; Lehmann, Lehrb. S. 551 Anm. 7.

[3]) Ehrenberg a. a. O.; Schröder S. 251 f.; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 34; Schaps a. a. O.

[4]) Schröder a. a. O.; Mittelstein a. a. O.; scheinbar auch Ehrenberg a. a. O., der jedoch diesen Fall nicht entscheidet; Boyens-Lewis a. a. O. stützt seine gegenteilige Ansicht durch Bezugnahme auf fremde Gesetze, die für das deutsche HGB. aber gar nichts beweisen können.

[5]) Mittelstein a. a. O.; a. A. Boyens-Lewis a. a. O.; ebenso ohne Begründung Schaps S. 575 Anm. 5 zu § 680; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 247; Pappenheim Bd. 2 S. 48, 220/21; Lehmann, Lehrb. S. 551 Anm. 7.

biger sich wegen seiner Ansprüche, die ihm aus dem Bodmereivertrage erwachsen, nur, d. i. ausschließlich an die verbodmeten Gegenstände halten kann, wenn diese am Ziel der Reise, für welche der Vertrag abgeschlossen worden ist, angekommen sind. Auf dieses Pfandrecht wird an anderer Stelle eingehender zurückzukommen sein.

4. Außer diesen materiellen Erfordernissen muß endlich noch ein formelles berücksichtigt werden.

Ein gültiger Bodmereivertrag muß einer bestimmten Form genügen: es muß über das Bodmereigeschäft eine schriftliche Urkunde, der Bodmereibrief oder nach einer früheren Bezeichnung Seewechsel — in den Quellen „Waterbriev“ [1]) — genannt, vom Schiffer ausgestellt werden.[2])

Dieses von den Bestimmungen des gemeinen Rechts abweichende Erfordernis der Schriftlichkeit ist jetzt in den meisten Seegesetzen aufgenommen worden, nachdem der Verkehr es schon längst für unvermeidlich erachtet hatte.[3])

Vor Errichtung der schriftlichen Urkunde ist eine Bodmerei nicht vorhanden. Darin liegt ausgedrückt, daß das Gesetz Schriftlichkeit für das Rechtsgeschäft verlangt. Diese Form ist für das rechtsgültige Zustandekommen der Bodmerei wesentlich, wie sich auch aus dem Worte „muß“ in § 682 HGB. ergibt. Während nach dem preuß. allgem. Landrecht mündliche Verabredungen zur Bodmerei ungültig waren und Schriftlichkeit bei Strafe der Nichtigkeit gefordert wurde, läßt das heutige Handelsgesetzbuch dieses Geschäft bei mangelnder Schriftform als gewöhnliches Kreditgeschäft bestehen bleiben, so daß dann also z. B. nur die gewöhnlichen kaufmännischen Darlehnszinsen und nicht die viel höheren Prämien gefordert werden können.

Die meisten Schriftsteller[4]) erblicken mit Recht in der Schriftlichkeit die für die Bodmerei gesetzlich vorgeschriebene Form und können sich dabei auf den Sinn der Protokolle[5]) beziehen.

---

[1]) Lehmann, Lehrb. S. 552 Anm. 11.

[2]) HGB. § 682.

[3]) Prot. Bd. 6 S. 2561; vgl. Boyens-Lewis Bd. 2 S. 436 Anm. 2.

[4]) z. B. Schröder bei Endemann S. 252; Behrend in Holtzendorffs Lexikon, Artikel Bodmerei; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 435.

[5]) Prot. Bd. 6 S. 2562—2565.

Wenn Schaps[1]) dieser Ansicht nicht beitritt, unter Hinweis darauf, daß gemäß § 125 BGB. das Geschäft bei Verabsäumung der Form nichtig sein müßte, was zu der Bestimmung des § 682 Abs. 2 HGB. in Widerspruch stehe, so muß hierzu folgendes bemerkt werden. § 125 BGB. bestimmt zwar, daß Rechtsgeschäfte, welche der durch das Gesetz vorgeschriebenen Form ermangeln, nichtig sind. Da das Handelsgesetzbuch eine derartige allgemeine Bestimmung aber nicht aufgenommen hat, käme obige Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs auch für das Handels- und Seerecht zur Anwendung, jedoch nach § 2 EG. z. n. HGB. nur, insoweit das Handelsgesetzbuch selbst keine besonderen Bestimmungen enthält. Wollte mithin das Handelsgesetzbuch die Nichtigkeit eintreten lassen, wie sie bei fehlender Schriftform die Folge sein würde, so wäre der Satz 2 in § 682 nicht erforderlich gewesen. Dadurch, daß nun doch eine Sondervorschrift aufgenommen wurde, hat das Gesetz eben die gewöhnliche Folge eines Mangels der von ihm vorgeschriebenen Form abwenden wollen. Deshalb soll für den Fall, daß ein Brief nicht ausgestellt worden ist, trotzdem das Rechtsgeschäft nicht nichtig sein, sondern nur die Wirkungen eines einfachen Kreditgeschäfts hervorrufen. Die Nichtigkeit würde eine zu große Härte gegenüber dem Darlehnsgeber bedeuten.[2])

Der Bodmereibrief ist ein Wertpapier, d. h. eine Urkunde, in der ein Recht verbrieft ist, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde bedingt ist, und zwar eine Konstitutivurkunde, da nach vorstehenden Ausführungen kraft positiver Gesetzesvorschrift die Ausstellung der Urkunde für die Begründung der darin enthaltenen Rechte eine wesentliche Form ist.

Was die Verknüpfung des Dokuments mit den darin enthaltenen materiellen Rechten anlangt, so ist der Bodmereibrief ein vollkommenes oder absolutes Wertpapier, weil die Verwertung der Rechte in allen Beziehungen lediglich an die Innehabung des Papiers geknüpft ist.

Nach der Art der verbrieften Rechte ist ferner der Bodmerei-

---

[1]) a. a. O. S. 577 Anm. 1 zu § 682.

[2]) Makower, Komm. z. HGB. Bd. 2 S. 145.

brief weder ein rein obligatorisches noch rein sachenrechtliches Papier; er hat vielmehr einen gemischten Charakter. Ein Forderungspapier ist er insofern, als die Geltendmachung des Anspruchs auf Zahlung einer bestimmten Geldsumme verbrieft wird. Außerdem aber hat er auch sachenrechtliche Bedeutung, nämlich in Ansehung des dem Bodmereigläubiger zustehenden Pfandrechts.

Das Handelsgesetzbuch hat für den Inhalt des Bodmereibriefes keine besonderen Erfordernisse aufgestellt, wie z. B. das allgem. Landrecht sie noch vorschrieb. Es ist deshalb lediglich darauf zu sehen, daß die ausgestellte Urkunde sich als ein Bodmereibrief zu erkennen geben kann. Dadurch ergibt sich von selbst, daß einzelne Bestimmungen in jedem Bodmereibrief sich vorfinden müssen, so z. B. die Kennzeichnung des Vertrages als Bodmerei entweder durch Aufnahme des Wortes „Bodmereibrief", „Bodmereischuld" oder dergleichen im Urkundentext oder durch Aufnahme der wesentlichen Merkmale aus der gesetzlichen Definition der Bodmerei; ferner Angaben über die Geldsummen,[1]) verbodmeten Gegenstände, Schiff, Reise, Zahlungszeit und -Ort, Datum und Unterschrift, Person des Gläubigers und Bodmereinehmers. Die Aufnahme dieser und noch einiger anderer im § 683 HGB. einzeln aufgeführten Punkte in den Brief kann der Bodmereigeber sogar ausdrücklich verlangen, ebenso eine öffentliche Beglaubigung der Unterschrift des Schiffers.[2])

Desgleichen ist der Bodmereibrief auf Verlangen in mehreren Exemplaren, von denen dann jedes die Anzahl der Ausfertigungen angeben muß, auszustellen.[3]) Die Nichtbeachtung dieser Angabe hat nicht Ungültigkeit des Briefes zur Folge, sondern kann lediglich den Schiffer oder Reeder unter Umständen in die Lage versetzen,

---

[1]) Ist die zu zahlende Summe im Bodmereibrief in Buchstaben und in Ziffern ausgedrückt, so wird bei Abweichungen der Summen in ähnlicher Weise zu entscheiden sein, wie solche Fälle für den Wechsel in Art. 5 WO. und für den Scheck in § 6 des Reichsscheckgesetzes v. 11. 3. 1908 geregelt werden, wenn auch für den Bodmereibrief entsprechende Vorschriften nicht erlassen sind.

[2]) HGB. § 683.

[3]) HGB. § 686.

statt nur eines Exemplares mehrere derartige vertreten zu müssen.[1]) Er kann dann die Bodmereischuld möglichenfalls mehrfach bezahlen müssen, wenn ihm verschiedene Exemplare, die keinen Duplikatsvermerk enthalten, präsentiert werden, während sonst mit der Begleichung nur eines vorschriftsmäßigen Exemplars die übrigen darin angeführten Duplikate ohne weiteres ihre Kraft verlieren.[2])

Das Gesetz geht davon aus, daß der Bodmereibrief an und für sich ein Rektapapier ist, d. h. daß der zur Geltendmachung des verbrieften Rechts Berufene im Papier benannt ist. Es haben in diesem Falle für die Übertragung der Rechte die Vorschriften des bürgerlichen Rechts über die Zession Anwendung zu finden. Aber in der Praxis wird wohl regelmäßig von der durch § 684 HGB. gegebenen Befugnis Gebrauch gemacht werden, den Bodmereibrief an die Order des Gläubigers oder lediglich an Order, die im Zweifel als Order des Bodmereigebers zu verstehen ist, zu stellen. Wenn der Bodmereigeber es verlangt, muß der Brief stets an Order gestellt werden.

Nach § 363 Abs. 2 HGB. kann er alsdann indossiert und demnach mittels Blankoindossament selbst einem Inhaberpapier gleichbedeutend gemacht werden.

Die auf den an Order lautenden Bodmereibrief zur Anwendung kommenden Vorschriften der §§ 364, 365 HGB. erhalten einen bedeutsamen Zusatz in der Bestimmung des § 686 Abs. 3 HGB., indem der Kreis der zulässigen Einwendungen dahin erweitert wird, daß der Verpflichtete auch dem Indossatar gegenüber den Einwand der Illegalität der Bodmerei erheben kann.[3]) Begründet wird dieser Satz dadurch, daß in der Praxis die Indossamente auf dem Bodmereibrief lediglich zu Inkassozwecken dienen.[4])

---

[1]) vgl. Prot. Bd. 6 S. 2577; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 442; a. A. Schaps S. 580 Anm. 1 zu § 686, unter Hinweis auf § 688, der u. E. aber gerade die im Text besprochene Meinung stützt; § 689 begründet Schaps Ansicht auch nicht, da der Ausgang des Prozesses der mehreren Prätendenten sehr wohl eine Verpflichtung des Ausstellers zu mehrfacher Zahlung ergeben kann.

[2]) vgl. auch unten § 4.

[3]) Prot. Bd. 6 S. 2578 f.; Schaps S. 580 Anm. 2 zu § 686.

[4]) Prot. Bd. 6 S. 2577; Schröder bei Endemann S. 254; Makower Bd. 2 S. 146 zu § 684.

Nachdem wir hiermit den Begriff der Bodmerei sowie die zu ihrer Gültigkeit notwendigen Erfordernisse erörtert haben, erhebt sich die Frage, welche Folge eintritt, wenn beim beabsichtigten Abschluß eines Bodmereivertrages ein wesentliches Moment nicht beachtet worden ist.

Ein gültiger Bodmereivertrag liegt dann nicht vor. Die Bodmerei gehört zu den Kreditgeschäften des Seerechts und steht in engster Beziehung zu den gewöhnlichen Darlehnsgeschäften, die ihre nähere Regelung im Bürgerlichen Gesetzbuch gefunden haben. Wenn diejenigen Bestimmungen, die die Bodmerei von den gewöhnlichen Kreditgeschäften des Schiffers unterscheiden, nicht beachtet wurden, wird in der Regel der Vertrag, allgemein ausgedrückt, als ein einfaches Kreditgeschäft bestehen bleiben. Dies würde z. B. der Fall sein, wenn der Vertrag in einer für die Bodmerei unzulässigen Weise oder in einer dafür nicht gehörigen Form oder mit ungültigem Inhalt abgeschlossen wurde. In solchen Fällen kann der Vertrag die Wirkungen der Bodmerei nicht hervorrufen; die besonderen Vorrechte der Bodmerei gehen verloren.

Es muß in jedem einzelnen Falle an der Hand des Tatbestands geprüft werden, unter welchem Gesichtspunkt der vom Standpunkt der Bodmerei aus mangelhafte Vertrag Geltung behalten kann.[1]) Die Berechtigung hierzu verleiht die Bestimmung des § 140 BGB., nach der ein nichtiges Rechtsgeschäft, falls es den Erfordernissen eines anderen Rechtsgeschäfts entspricht, als das letztere Geltung haben soll, wenn anzunehmen ist, daß dessen Geltung von den Parteien bei Kenntnis der Nichtigkeit gewollt sein würde. Aus diesen Erwägungen heraus ist auch die in § 682 Satz 2 HGB. getroffene Bestimmung zu verstehen, die, wie bereits[2]) erwähnt, bei mangelnder Schriftform des Bodmereivertrages die Abmachungen bestehen läßt.

---

[1]) vgl. z. B. die Fälle der §§ 528, 541, 754 Ziff. 6 HGB., in denen allgemeine seerechtliche Kreditgeschäfte erwähnt werden.

[2]) oben S. 22.

II. Die Ansprüche des Gläubigers aus dem Bodmereivertrage.

§ 3.

Der Anspruch auf Interessenwahrnehmung.

Nach der vorangegangenen Erörterung des Wesens und der Erfordernisse des Bodmereivertrages ist es möglich, sich den Ansprüchen des Bodmereigläubigers zuzuwenden, die aus diesem Vertrage entspringen. Es wird dabei im folgenden unterstellt werden, daß ein rechtsgültiger Bodmereivertrag abgeschlossen worden ist, denn nur dann kann von Ansprüchen aus dem „Bodmereivertrage" im eigentlichen Sinne gesprochen werden.

Die Ansprüche richten sich stets gegen eine andere Person, sie sind relativ. „Jeder Anspruch setzt eine Verpflichtung des Anspruchsgegners voraus; ohne eine solche rechtliche Gebundenheit der Gegenseite ist ein rechtliches Verlangen undenkbar".[1])

Als eigentliche Parteien stehen sich von dem Abschluß des Bodmereivertrages an der Bodmereigläubiger und der Bodmereinehmer gegenüber. Jedem Recht einer dieser Personen entspricht auf der Gegenseite eine Verpflichtung.

Während die Rechte des Bodmereinehmers sich vor allem in dem Anspruch auf Zahlung der Darlehnsvaluta konzentrieren, falls nicht von der Ansicht ausgegangen wird, daß der Bodmereivertrag ähnlich dem gewöhnlichen Darlehn erst mit der Auszahlung der Geldsumme perfekt wird, sich im übrigen aber in der Weise charakterisieren, daß sie ihrem Inhalte nach lediglich

[1]) Lutz, Wesen und Geltendmachung des sogen. hypothekarischen Anspruchs S. 41.

negativer Art sind, d. h. dahin gehen, daß der Bodmereigläubiger die ihm zustehenden Rechte nicht in einer die gesetzmäßigen Grenzen überschreitenden Weise geltend macht, finden wir, — immer nur die wesentlichen Beziehungen ins Auge fassend — die dem Bodmereivertragsverhältnis eigentümlichen Ansprüche überwiegend auf Seiten des Bodmereigläubigers.

Die Mehrzahl seiner Ansprüche richtet sich gegen den Schiffer. Ein Teil von ihnen läßt sich, von einem einheitlichen Gesichtspunkt aus betrachtet, unter den Begriff des Anspruchs auf Interessenwahrnehmung zusammenfassen.

Zweifacher Natur sind diese Pflichten des Schiffers. Einmal ergeben sie sich als gewöhnliche Pflichten jedes Schiffers aus seiner Stellung als Schiffsführer; auf Beobachtung dieser Pflichten hat also ebenso der Bodmereigläubiger Anspruch wie jeder andere Interessent. Zum anderen erwachsen sie als besondere Verpflichtung während und nach Abschluß eines Bodmereivertrages.

I. Als Führer eines zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffes steht der Schiffer in der Regel im Gegensatz zu dem Eigentümer des Schiffes, dem Reeder.[1]) Wie dem Reeder, so ist der Schiffer in gleicher Weise den anderen am Schiff interessierten Personen, wie Befrachter, Ablader, Ladungsempfänger und Schiffsgläubiger, denen ihre Beteiligung ein glückliches Überstehen der Seereise durch das Schiff mit seinem wertvollen Inhalt erwünschen läßt, verpflichtet, für das Beste der Reise Sorge zu tragen. Im Heimatshafen sind Reeder und sonstige Beteiligte selbst in der Lage, ihre Rechte zu wahren und geltend zu machen. Außerhalb dieses Hafens jedoch sind sie gänzlich dem Verhalten des Schiffers preisgegeben. Hier ist es Recht und Pflicht des Schiffers, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, die für die Ausführung der Reise nötig sind,[2]) dabei stets bedacht, „die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers" anzuwenden, so zu handeln, „wie ein ordentlicher Schiffer normaler Weise handelt".[3])

[1]) Privatrechtlich wird Dritten gegenüber der Ausrüster als Reeder angesehen (HGB. § 510).

[2]) HGB. § 527.

[3]) Schaps S. 141 Anm. 7 zu § 511.

Dies bedeutet, daß der Schiffer nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt schlechthin zu prästieren hat, sondern die von ihm zu vertretende Sorgfalt kann unter Umständen größer oder auch geringer sein. Einen Maßstab bildet für ihn das Verhalten, das ein ordentlicher Schiffer in gleichem Falle an seiner Stelle gezeigt haben würde. Diese Sorgfalt läßt sich nicht allgemein voraus-bestimmen, vielmehr muß im konkreten Falle stets nach Maßgabe der besonderen Umstände geprüft werden, ob und inwieweit der Schiffer von einer Verantwortung frei ist.

Von den allgemeinen Pflichten des Schiffers, die das Handelsgesetzbuch in zahlreicher Kasuistik hervorhebt, mögen nur einige [1]) kurz erwähnt werden. Der Schiffer ist dafür verantwortlich, daß das Schiff sich in einem seetüchtigen Zustande beim Antritt der Reise befindet,[2]) entsprechend bemannt und verproviantiert ist. Auf sichere Beladung und ordnungsmäßigen Zustand der Gerätschaften und Maschinen ist zu achten,[3]) desgleichen auf Ordnung und Vollständigkeit der erforderlichen Papiere für Schiff, Ladung und Besatzung.[4]) Täglich muß das Schiffsjournal geführt werden und auf Grundlage der Eintragungen in dieses Tagebuch hat der Schiffer Rechenschaft abzulegen.[5]) Von jedem wichtigen Ereignis ist dem Reeder Kenntnis zu geben.[6])

Der Schiffer hat sich bei seinen Handlungen und Entschlüssen stets der Aufgabe bewußt zu sein, Schiff und Ladung sicher und schnell zum Reiseziel zu führen. Das Gesetz hat ihm, um dieses ermöglichen zu können, die Berechtigung gegeben, alle zur glücklichen Ausführung der Reise nötigen Mittel sich zu verschaffen, auch wenn dazu ein Bodmereigeschäft eingegangen oder gar das Schiff verkauft werden muß. Die Interessen des Reeders und der Ladungsbeteiligten werden in gleicher Weise dadurch gewahrt, daß vom Schiffer über Schiff, Fracht oder Ladung ein Bodmerei-

---

[1]) vgl. dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 188 ff.; Schaps S. 141 bis 143 zu § 511.

[2]) HGB. § 513.

[3]) HGB. § 514.

[4]) HGB. S. 513.

[5]) HGB. §§ 519, 522.

[6]) HGB. § 534.

vertrag abgeschlossen wird, wenn solchergestalt die Ladung weiterbefördert und die Reise fortgesetzt werden kann. Selbst gegen den etwaigen Willen eines Ladungsbeteiligten ist der Schiffer geradezu verpflichtet, im Notfalle über die Ladung zu verfügen und dadurch den betreffenden Ladungsinteressenten einer dritten Person gegenüber zu obligieren. Denn da der Schiffer allen Beteiligten verbunden ist, ihr Interesse an der Integrität von Schiff und Ladung zu wahren, müssen die gemeinsamen Interessen mehrerer Beteiligten dem Sonderinteresse einer Einzelperson gegenüber ausschlaggebend bleiben.

II. 1. Wenn der Schiffer sich nun genötigt gesehen hat, zur Verbodmung seine Zuflucht zu nehmen, so tritt als neue Person in den Kreis der Interessenten der Bodmereigläubiger, der unter den Gläubigern des Schiffes eine besondere Stellung einnimmt. Sein Eintritt läßt für den Schiffer eine Reihe weiterer Obliegenheiten entstehen. Vom Gesetz wird durch wiederholte Vorschriften für ihn angeordnet, das Interesse des Bodmereigläubigers an den Verbodmungsobjekten zu beachten und zu wahren. Wenn der Schiffer schon durch § 512 in Verb. mit §§ 511, 535 Abs. 1 HGB. auf ein pflichtgemäßes Verfahren im allgemeinen hingewiesen worden ist, so hebt § 692 a. a. O. nochmals hervor, hinsichtlich der verbodmeten Gegenstände für besonders sorgfältige Wahrung und Erhaltung Sorge zu tragen.

Da die vom Bodmereigläubiger übernommene Gefahr von vornherein sehr bedeutend ist, darf sie ohne wesentliche dringende Gründe nicht geändert, vor allem nicht vergrößert werden. Deshalb darf auch[1]) ohne zureichenden Grund die beim Abschluß des Bodmereivertrages angegebene Reise nicht verändert oder von dem festgesetzten Wege nicht abgewichen werden,[2]) und es dürfen die verbodmeten Objekte nach beendeter Bodmereireise nicht einer neuen Seegefährdung ausgesetzt werden. Nur das Interesse des Bodmereigläubigers, nicht einmal des Reeders oder sonstiger Per-

[1]) HGB. §§ 692, 693.

[2]) Nicht jede Abweichung von der gewöhnlichen Route ist hiermit gemeint, sondern vernünftigerweise ist als solche untersagte willkürliche Deviation nach der Ausdrucksweise der Prot. (Bd. 6 S. 2618) nur das Einschlagen eines „ganz ungebräuchlichen offensichtlich unzweckmäßigen Kurses" zu verstehen.

sonen, selbst nicht eine dahingehende Instruktion seitens seines Reeders[1]) gestattet dem Schiffer solche Maßnahmen. Dadurch kann für den Schiffer eine harte Konfliktslage geschaffen werden, wenn die verschiedenen Interessen sich gegenüberstehen. Es ist dann seine schwierige Pflicht, die beiderseitigen Interessen gleichmäßig wahrzunehmen.

Das Gesetz verhilft durch Androhung von persönlichen Nachteilen für den Schiffer zu einer Befolgung der Verpflichtungen. Verletzt der Schiffer durch nicht gehöriges Verhalten die ihm auferlegten Pflichten, so begründet er durch diese Nichtbeachtung den Vorwurf eines Verschuldens,[2]) sofern er nicht besondere Gründe zu seiner Entlastung beweisen kann, und macht sich für den durch seine Handlungsweise entstandenen Schaden nicht nur seinem Reeder, sondern auch den Ladungsbeteiligten und Schiffsgläubigern, insbesondere dem Bodmereigläubiger gegenüber persönlich haftbar.[3]) In den obenerwähnten Fällen des § 693 HGB. erstreckt sich die Haftung des Schiffers so weit, als der Bodmereigläubiger infolge der Deviation oder der Reiseänderung bezw. der neuen Seegefährdung nicht voll befriedigt worden ist. Das Gesetz normiert dabei eine praesumtio für die Ursächlichkeit der Handlungsweise des Schiffers auf die teilweise Nichtbefriedigung des Gläubigers und legt dem Schiffer dafür den Gegenbeweis auf, dessen Führung ihm u. E. wohl in den seltensten Fällen gelingen dürfte.

2. In ähnlicher Weise konstruiert das Gesetz in § 694 HGB. seine weitere Verpflichtung des Schiffers dem Bodmereigläubiger gegenüber. Der Schiffer muß das Pfandrecht, welches der Bodmereigläubiger durch die Verbodmung an der Ladung erhalten hat, sichern und darf deshalb die Ladung oder Teile derselben, bevor der Bodmereigläubiger befriedigt oder hinsichtlich seiner Forderungen wenigstens sichergestellt worden ist, weder an ihren bestimmungsmäßigen Empfänger noch an eine andere dritte Person, selbst nicht auf Befehl des Reeders ausliefern. Eine Zuwiderhandlung gegen dieses gesetzliche Auslieferungsverbot macht

---

[1]) HGB. §§ 695, 512 Abs. 2.
[2]) Boyens-Lewis Bd. 1 S. 311 zu § 478.
[3]) HGB. §§ 512, 692.

den Schiffer, und im Falle einer Anordnung durch den Reeder auch diesen, für den Schaden persönlich haftbar, der dem Bodmereigläubiger dadurch entsteht, daß er infolge der ungesetzlichen Auslieferung sich für seine Ansprüche aus diesen Gütern nicht im vollen Umfange befriedigen kann. Durch Zugrundelegung der Annahme, daß die Güter zur Zeit ihrer Auslieferung für eine vollständige Befriedigung des Bodmereigläubigers ausreichend gewesen wären, legt das Gesetz auch in diesem Falle wieder dem Schiffer den Beweis für die Unrichtigkeit dieser gesetzlichen Vermutung auf. Infolge der solidarischen Haftbarkeit der Bodmereigüter gemäß § 691 Abs. 1 HGB. kann sich der Schiffer nicht darauf berufen, daß auch noch andere Objekte für die Forderung des Gläubigers haften,[1]) wohl aber vermag er den Gegenbeweis darauf zu richten, „daß der Wert der Ladung bereits zur Zeit der Auslieferung hinter dem Betrage der Bodmereischuld zurückblieb, oder daß dem Gläubiger durch die Auslieferung der Ladung überhaupt kein Schaden oder doch kein dem Werte der ausgelieferten Güter gleichkommender Schaden zugefügt worden sei.[2])

Neben dem Schiffer kann auch der Empfänger[3]) der ausgelieferten Güter dem Bodmereigläubiger dadurch, daß er die verbodmeten Güter trotz seiner Kenntnis von dem Bestehen der Bodmereischuld annimmt, persönlich haftbar werden.[4]) Diese Haftung findet ihre Begründung in der mala fides des Empfängers

---

[1]) Prot. Bd. 8 S. 4059.

[2]) Boyens-Lewis Bd. 2 S. 450 zu § 694; vgl. dazu Schaps S. 586 Anm. 2 zu § 694 u. Prot. Bd. 8 S. 4055, 4059.

[3]) Empfänger ist „derjenige, welchem der Schiffer die Güter . . . ausgeliefert hat" (Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 115), also „die materielle Tatsache des Empfanges" (Schaps S. 588 Anm. 10 zu § 696) ist für den Begriff des Empfängers bestimmend. Die objektiven Merkmale des direkten Empfanges allein machen denjenigen, der die Sachen erhält, zum Empfänger. Nicht der Destinatär, welcher die Güter bestimmungsgemäß erhalten soll, sondern derjenige, welchem sie tatsächlich eingehändigt worden sind, ist als Empfänger im Sinne des obigen Textes anzusehen; vgl. dazu Goldschmidt, Dissert. S. 10; Schaps S. 588 Anm. 10 zu § 696; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 115; ferner das argumentum e contr. aus Boyens-Lewis Bd. 2 S. 243 Satz 1 in Anm. 1 zu § 614 und dem in § 696 Abs. 2 n. HGB. fortgefallenen Zusatz aus Art. 697 Abs. 2 a. HGB.

[4]) HGB. § 697.

und tritt daher außer bei der Kenntnis ebenso bei einer auf grobem Verschulden beruhenden Unkenntnis[1]) von dem Bestehen der Bodmereischuld ein. Aber der Schiffer und der schlechtgläubige Empfänger sind dem Bodmereigläubiger, wenn auch solidarisch, so doch nicht in gleichem Maße verantwortlich. Denn der Empfänger haftet[2]) für die Ansprüche des Bodmereigläubigers nur im Höchstfalle bis zu dem Werte, welchen die ihm ausgelieferten Güter zur Zeit ihrer Auslieferung — also nicht später — hatten, in keinem Falle über diesen Betrag hinaus. Seine Haftung erstreckt sich an und für sich nur so weit, als der Bodmereigläubiger, falls die Auslieferung der Güter nicht geschehen wäre, aus diesen hätte befriedigt werden können, und er hat die Berechtigung für einen Nachweis dahin, daß der Gläubiger sich ebenso ohne die Auslieferung der Güter nicht oder nicht ganz hätte befriedigen können, z. B. weil die Güter auch in diesem Falle zufällig untergegangen oder nachträglich im Werte bedeutend gesunken wären. Die Stellung des Empfängers ist mithin eine weit günstigere als die des Schiffers. Wenngleich beide nach § 421 BGB. als Gesamtschuldner, jeder für sich, dem Bodmereischuldner, der den Ersatz seines Schadens nur einmal fordern, aber nach seinem Belieben entweder den Schiffer aus § 694 oder den Empfänger aus § 697 HGB. belangen kann, verpflichtet sind, muß dennoch mit Rücksicht auf den verschiedenen Umfang ihrer Haftung der zu einem geringeren Betrage haftenden Person nachgelassen werden, durch einen entsprechenden Hinweis einen dem Umfange ihrer Haftung überschreitenden Betrag des Bodmereigläubigeranspruchs ablehnen zu können.

Dieser Anspruch des Bodmereigläubigers auf custodia des Schiffers hinsichtlich der Ladung und die Haftung des Schiffers und des bösgläubigen Ladungsempfängers für die Nachteile, welche dem Gläubiger durch eine ungesetzliche Auslieferung der Güter entstehen, haben ihren Grund in der Natur des Bodmereipfandrechts. Dieses bildet ursprünglich die einzige Sicherheit des Gläu-

---

[1]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 161; Schaps S. 591 Anm. 3 zu § 697.

[2]) HGB. § 697.

bigers für seine Forderungen, da eine persönliche Haftung nur aus besonderen Gründen eintritt. Die Geltendmachung des Pfandrechts darf dem Bodmereigläubiger deshalb nicht erschwert oder vereitelt werden. Im Gegensatz zu sonstigen Pfandrechten an beweglichen Sachen ist sein Pfandrecht an der Ladung kein Besitzpfandrecht; es entsteht, ohne daß der Bodmereigläubiger die Ladung in Besitz nimmt. Während bei anderen seerechtlichen Pfandrechten, z. B. demjenigen des Verfrachters, das Pfandrecht erlischt, wenn das verpfändete Gut mit der Ablieferung in die Hand einer dritten Person gelangt und dann nicht mehr geltend gemacht werden kann, erlischt das Pfandrecht des Bodmereigläubigers nun zwar nicht derart, aber es wird doch in seiner Geltendmachung dem Dritten gegenüber erheblich beschränkt, indem es nämlich[1]) vom Bodmereigläubiger nicht zum Nachteil eines dritten Erwerbers, der an den Gütern ein dingliches Recht, z. B. Eigentum oder Pfandrecht, erworben und den Besitz der Güter in Ansehung der Bodmereischuld gutgläubig erlangt hat,[2]) geltend gemacht werden kann. Dem bösgläubigen Erwerber gegenüber, der die Belastung der Güter mit der Bodmereischuld kannte oder infolge groben Verschuldens nicht kannte, führt die Aushändigung der Güter für den Bodmereigläubiger mithin keine Verringerung der Wirksamkeit seines Pfandrechts herbei, wie aus § 696 Abs. 3 HGB. per argumentum e contrario gefolgert werden muß.[3]) Dagegen kann die Beschränkung der Ausübung des Pfandrechts infolge der Gutgläubigkeit des Empfängers einem Verluste dieses Rechts gleichbedeutend werden.[4]) Wegen dieser Gefährdung des Pfandrechts durch eine Auslieferung der Güter ohne zuvorige Sicherung des Bodmereigläubigers gibt das Gesetz ihm gegen den Schiffer und den Empfänger einen persönlichen Anspruch, damit er durch eine Schmälerung seiner Rechte keinen Schaden erleide.

In dieser Gefährdung der Aussicht des Bodmereigläubigers auf Realisierung seines Pfandrechts liegt die Ursache für die

---

[1]) HGB. § 696 Abs. 3.

[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 368.

[3]) Die Richtigkeit dieses Schlusses hat Goldschmidt (Dissert. S. 12/13) im Anschluß an Ehrenberg (Beschr. Haftung S. 120—122) nachgewiesen.

[4]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 121.

Haftung des Empfängers, der die Ladung nicht gutgläubig ohne vorherige Sicherstellung der Gläubigerforderung annimmt, und ebenso für die Haftung des Schiffers, der nicht nur berechtigt,[1]) sondern sogar verpflichtet ist, bis zur Tilgung oder Sicherstellung der auf der Ladung ruhenden Bodmereischuld ein Zurückbehaltungsrecht an den Gütern geltend zu machen.

Nicht dagegen entspringt, wie Pappenheim[2]) zutreffend hervorhebt, die beschränkte persönliche Haftung des Schiffers und des Empfängers einer Verpflichtung zum Ersatz des dem Bodmereigläubiger entstehenden Schadens. Der Gläubiger braucht nicht zuerst seine Befriedigung aus den Gütern versucht und wegen des ungünstigen Ausfalles des Versuchs einen nachweisbaren Schaden erlitten zu haben, sondern die Vorschrift des § 694 und des § 697 HGB. „will nur einen Maßstab für den Umfang der Haftung schaffen, nicht auch deren Eintritt an die Bedingung knüpfen, daß der Gläubiger infolge der Auslieferung aus den Gütern nicht oder nicht ganz befriedigt werden könne".

3. Hat der Reeder in Kenntnis der Sachlage die Handlungsweise des Schiffers, die dessen persönliche Haftung begründet, angeordnet, so wird auch er dadurch zugleich dem Bodmereigläubiger persönlich haftbar,[3]) da ihm durch die eine Benachteiligung des Gläubigers herbeiführende Anweisung in gleicher Weise ein Verschulden trifft wie den Schiffer. Letzterer wird dadurch von seiner Verantwortlichkeit und Haftung nicht befreit, vielmehr haften beide persönlich als Gesamtschuldner.[4]) Zu diesen Ansprüchen des Bodmereigläubigers, die aus einem Verschulden des Reeders entspringen, können sich weitere aus den allgemeinen Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs über die Reederhaftung ergeben, die jedoch nicht eine Haftung des Reeders mit seinem ganzen Vermögen, sondern nur eine solche mit dem sogen. Schiffsvermögen zur Folge haben.

4. Mit diesen zuletzt genannten wird die große Zahl von Ansprüchen berührt, die in ihrem Gepräge nicht notwendig vom

[1]) HGB. § 615 Abs. 1.
[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 381/82.
[3]) HGB. § 695; Cosack S. 318 Anm. 4c.
[4]) Schaps S. 146 Anm. 3b zu § 512.

Bodmereivertrag beeinflußt werden. Es ist dieses die Gruppe der Ansprüche, die dem Bodmereigläubiger gemeinsam mit zahlreichen sonstigen Schiffsgläubigern zustehen können. Hervorgehoben werden mag hiervon nur der Anspruch auf Entschädigung gegen die Ladungsinteressenten wegen einer von ihnen durch rechtswidrige Handlungen verursachten Beschädigung der verpfändeten Güter.[1]) Im übrigen muß es versagt bleiben, auf diese einzelnen Ansprüche weiter einzugehen, eben aus dem Grunde, weil sie nicht als eigentliche Bodmereiansprüche bezeichnet werden können, vielmehr als ganz außerhalb dieses Vertragsverhältnisses liegend anzusehen sind.

§ 4.

Der Anspruch auf Befriedigung.

I. Da die Bodmerei in ihrem Wesen ein Geldgeschäft ist, ist naturgemäß der Bodmereigläubiger vor allem darauf bedacht, sein Geld wiederzuerlangen. Diesem Bestreben entspricht umgekehrt die besondere Verpflichtung des Bodmereinehmers, nach Empfangnahme der Darlehnssumme für deren Rückgabe zur gehörigen Zeit und am gehörigen Ort zu sorgen.

Es ist für die Zurückzahlung von großer Bedeutung, daß die verbodmeten Gegenstände die Reise glücklich überstanden haben. Denn da der Bodmereigläubiger die Gefahr eines Unterganges trägt, vermag er seinen Rückzahlungsanspruch nicht zur Geltung zu bringen, wenn das Schiff nicht im Bestimmungshafen angelangt ist. In solchem Falle geht er seiner Forderung verlustig. Ist dagegen das Schiff im Bestimmungshafen eingetroffen, dann kann der Bodmereigläubiger die ihm zustehenden Ansprüche auf Rückerstattung geltend machen.

Die Zeit, zu welcher die Rückerstattung verlangt werden kann, ist nicht schlechthin die Ankunft des Schiffes im Hafen. In erster Linie richtet sie sich nach den Vereinbarungen, die die Parteien im Bodmereibriefe getroffen haben. Ist eine Rück-

[1]) HGB. §§ 775, 777 Abs. 2.

zahlungszeit dort festgesetzt worden, so kann der Gläubiger beim Eintritt dieses Termins Zahlung verlangen. Ist dagegen ein Zeitpunkt für die Rückzahlung weder ausdrücklich bestimmt noch aus den Umständen zu entnehmen, so treten die gesetzlichen Vorschriften ein. Weil es sich bei der Bodmerei regelmäßig um größere Geldsummen handelt, auch der Tag der Ankunft des Schiffes sich nicht genau vorausbestimmen läßt, wäre es nicht im Geschäftsinteresse des Reeders, längere Zeit eine große Geldsumme vorrätig halten zu müssen. Wenn er sie etwa auch auf kurze Kündigung zu seiner Verfügung halten könnte, so würde er dadurch doch immerhin eine vielleicht nicht unbedeutende Zinseinbuße erleiden. Daher entspricht es dem Verkehrsbedürfnisse, wenn § 687 HGB. festsetzt, daß die Bodmereischuld in Ermangelung einer anderen Bestimmung am achten Tage nach Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen — wobei der Ankunftstag nicht mitgerechnet wird — zahlbar ist, und zwar muß die Reise definitiv eingestellt worden sein.[1]) Hierdurch wird dem Schuldner eine angemessene Frist zur Beschaffung der nötigen Geldmittel gegeben.

Früher kann der Bodmereigläubiger die Zahlung nicht verlangen; jedoch muß dem Schuldner im Zweifel auch bei der Bodmerei das Recht zugestanden werden, bereits vor dieser Zeit die Zahlung bewirken zu können,[2]) gegebenenfalls durch Hinterlegung, entsprechend § 372 BGB.[3])

Da der Bodmereibrief ein Präsentationspapier ist, muß der Gläubiger sich melden und unter Vorlegung des Bodmereibriefes sein Geld holen. Die Bodmereischuld ist somit eine Holschuld.[4])

Daraus ergibt sich hinsichtlich des Verzugs folgendes: Will der Schuldner seiner Verpflichtung gerecht werden, meldet sich der Gläubiger aber nicht, so kommt letzterer in Annahmeverzug. Zahlt dagegen der Schuldner am Zahlungstage nicht, so gerät er

---

[1]) Es genügt z. B. nicht der von Schröder (bei Endemann a. a. O. S. 254) erwähnte Fall, daß das Schiff noch in einem Zwischenhafen liegt.

[2]) BGB. § 271.

[3]) Schaps S. 580 Anm. 3 zu § 687; Ehrenberg, Festgabe S. 8.

[4]) Boyens-Lewis Bd. 2 S. 443 zu § 687; Schaps S. 580 Anm. 1 zu § 687 und S. 586 Anm. 1 zu § 696.

in Leistungsverzug und hat vom Tage der Fälligkeit an Verzugszinsen zu zahlen, deren Höhe nach § 352 Abs. 2 HGB. 5 % beträgt.[1]) Einer Mahnung, insbesondere einer Präsentation des Bodmereibriefes durch den Gläubiger bedarf es nicht, um den Schuldner in Verzug zu bringen. Von einer „Mahnschuld", wie Schröder[2]) die Bodmereischuld bezeichnet, kann keine Rede sein. Hier gilt die Rechtsparömie „dies interpellat pro homine". Die vom Fälligkeitstage an laufenden Zinsen sind bereits Verzugszinsen, nicht erst die von der Präsentation an laufenden.[3])

In gleicher Weise wie die Darlehnssumme wird die im Bodmereibrief versprochene Prämie behandelt. Da die Zeitprämie bis zur Bezahlung der Schuld fortläuft, liegt kein Bedürfnis vor, noch eine besondere Verzinsung im Falle des Verzuges entstehen zu lassen. Die Prämie steht dann selbst an Stelle der Verzugszinsen. Sonst würde der Gläubiger in zweifacher Weise eine Vergütung für sein Kapital erhalten.[4]) Ist aber nur eine feste Summe als Prämie abgemacht worden, dann ist dieser Prämienbetrag von dem Fälligkeitstage an in gleicher Weise zu verzinsen wie das Darlehnskapital.[5])

Wir finden in dieser Bestimmung einen der wenigen Fälle, in denen eine Durchbrechung des Zinseszinsverbots (Anatozismus) gestattet ist. Wenn auch neben der Prämie durch Parteivereinbarung noch besondere Zinsen festgesetzt werden können, von denen jedoch im Verzugsfalle keine neuen Zinsen zu zahlen sind, oder wenn auch Zinsen gänzlich ausgeschlossen werden können, so wird im Zweifel doch als Regel anzunehmen sein, daß die Parteien etwas Besonderes über eine Zinsvergütung neben der Prämie nicht verabreden und dadurch die Beurteilung der Prämie gemäß § 681 Abs. 2 eintreten lassen. Nach dieser Gesetzesnorm umfaßt aber die Prämie alsdann zugleich die Zinsen. Falls nun

---

[1]) Nach altem HGB. betrugen diese Zinsen 6 %, da nach Art. 271 Ziff. 4 das „Darleihen gegen Verbodmung" ein (sogen. absolutes) Handelsgeschäft war und für diese Geschäfte der hohe Zinssatz gesetzlich festgelegt worden war.

[2]) Schröder bei Endemann S. 254.

[3]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 126.

[4]) Makower Bd. 2 S. 148 zu § 687.

[5]) HGB. § 687.

die ganze Prämie, die nicht Zeitprämie ist, verzinst werden muß, so lasten die neuen Zinsen auch auf dem Teil der Prämie, der darin, freilich unerkennbar, als Zinsquote enthalten ist. Wir können demnach hier einen Fall von gesetzlichen Zinseszinsen feststellen.[1])

Ist der Anspruch fällig geworden, dann kann der Gläubiger Zahlung verlangen. Zu diesem Zwecke muß er den Brief vorlegen und dadurch sein Recht zur Empfangnahme der Zahlung beweisen. Der Schuldner ist nur gegen Rückgabe des mit einer Quittung versehenen Briefes verpflichtet.[2]) Kann sich der Inhaber des Bodmereibriefes als Forderungsberechtigter legitimieren, muß der Schuldner Zahlung leisten. Sind mehrere Exemplare vom Bodmereibrief vorschriftsmäßig[3]) ausgestellt worden, genügt die Präsentation eines einzigen Exemplares, um Zahlung der Bodmereischuld zu verlangen. Hat der Zahlungspflichtige einmal bezahlt, so hat er damit seiner Pflicht genügt: er hat das Darlehn zurückbezahlt. Wenn später noch weitere Personen sich mit anderen Exemplaren melden, braucht er ihnen nicht nochmals Zahlung zu leisten, sondern kann sie an den Empfänger des Geldes verweisen. Vorausgesetzt ist hierbei, daß der Schuldner bei der Zahlung nicht wußte, daß noch andere Personen sich für die berechtigten Gläubiger hielten. Wußte er dieses, indem sich z. B. vor der Auszahlung an den ersten Vorzeiger eines Briefexemplares noch andere Gläubiger meldeten, deren Berechtigung sich ebenfalls aus ihren Briefen ergibt, dann darf der Schuldner nicht zahlen, sondern muß sämtliche Bodmereibriefinhaber, die sich meldeten, zurückweisen und die Bodmereischuld, wenn möglich, öffentlich hinterlegen.[4]) Durch diese Hinterlegung wird der Schuldner in gleicher Weise befreit wie durch Zahlung selbst. — Hier mag nicht unerwähnt bleiben, daß der Zahlung die übrigen

---

[1]) Cosack S. 319 Anm. 9; Makower Bd. 2 S. 148 zu § 687; Lehmann, Lehrb. S. 508.

[2]) HGB. § 688 Abs. 2.

[3]) Über die Folgen der Existenz mehrerer Exemplare, aus denen sich nicht ergibt, daß sie Duplikate desselben Briefes sind, vgl. oben S. 24.

[4]) HGB. § 689.

Erfüllungssurrogate,[1]) wie Aufrechnung, Erlaß, Deposition der Geldsumme, entsprechend den allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch bei der Bodmerei gleichstehen.

II. Der auch obigen Erörterungen zugrunde gelegte Regelfall ist der, daß die Bodmereireise dem Inhalt des Bodmereibriefes gemäß im Bestimmungshafen endigt. Nun sind aber noch zwei andere Möglichkeiten in Betracht zu ziehen:

1. Es kann sich ereignen, daß die Bodmereireise zwar angetreten, dann aber notwendigerweise derart geändert wird, daß das Schiff einen anderen Hafen als Endpunkt der Reise einlaufen muß, und
2. kann der Schiffer vor Antritt der Bodmereireise durch irgendwelche Umstände an der Ausführung dieser Reise überhaupt gehindert werden.

Mit dem Beginn der Reise setzt sich der Bodmereigläubiger der eigentlichen Gefahr aus, die nach dem Wesen des Bodmereivertrages von ihm getragen wird. Es erfordert daher die Billigkeit, daß das spätestens gleichzeitig mit dem Anfang der Bodmereireise begonnene Risiko des Bodmereigläubigers eine entsprechende Berücksichtigung findet. In diesem Sinne hat auch das Gesetz die beiden Fälle geregelt.[2])

Ist die Bodmereireise angetreten, aber in einem anderen als ihrem Bestimmungshafen beendet worden, soll die Bodmereischuld in dem Hafen, wo die Reise alsdann endet, zahlbar sein, und zwar im vollen Umfange. Abzüge, insbesondere von der Prämie, sind nicht statthaft. Der Fälligkeitstermin bestimmt sich nach der vertragsmäßigen Frist, in deren Ermangelung nach der gesetzlichen Frist von acht Tagen. Während diese Frist im Normalfall von dem Tage der Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen an berechnet wird, tritt in dem vorliegenden Falle an Stelle des Ankunftstages der Tag, an welchem der Schiffer die Reise endgültig eingestellt hat. Es genügt nicht, daß ein Hafen aus irgendwelchem beliebigen Grunde angelaufen wird, sondern

[1]) Schaps S. 581 Anm. 6 zu § 687.

[2]) vgl. zu folgendem: HGB. § 698; Sieveking S. 78/79; Schaps S. 592 zu § 698; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 456 zu § 698; Makower Bd. 2 S. 154 zu § 698; Prot. Bd. 6 S. 2592—2598.

der Schiffer muß seinen Entschluß, die Bodmereireise zu beenden, offensichtlich zum Ausdruck bringen. Dieser Zeitpunkt dürfte mithin regelmäßig nicht mit dem Tage des Einlaufens in den Hafen zusammenfallen.[1])

In dem anderen Falle dagegen, in dem die Unternehmung vor dem Antritt der Bodmereireise aufgegeben wird, und zwar entweder dadurch, daß die Gegenstände der Seegefahr überhaupt nicht ausgesetzt werden, oder wenngleich der Seegefahr wohl ausgesetzt, so jedoch unter solchen veränderten Umständen, daß die neue wirklich ausgeführte Reise im Verhältnis zur ursprünglich geplanten sich als ein novum charakterisiert, modifizieren sich die Ansprüche des Bodmereigläubigers: die Schuld ist alsdann sofort fällig, wenn das Aufgeben des Unternehmens beschlossen worden ist. Auch hier muß deutlich werden, daß es sich nicht nur um Verzögerungen in der Abfahrt handelt, sondern daß die geplante Reise überhaupt nicht angetreten werden soll. Als Zahlungsort ergibt sich naturgemäß der Platz, an dem die Bodmerei eingegangen worden ist. Eigentlich müßte auch in diesem Falle die ganze Prämie fällig bleiben, da der Gläubiger von der Auszahlung des Geldes an doch immerhin eine geringe Gefahr getragen hat, solange die Objekte der Haftung auf dem Lande oder im Hafen waren. Die das Handelsgesetzbuch beratende Kommission hat sich jedoch hier zu einer abweichenden Stellungnahme entschlossen, da die Seegefahr, die jetzt vermieden wird, „doch ohne Zweifel den hauptsächlichsten Einfluß bei Festsetzung der Prämie gehabt habe",[2]) und hat aus diesem Grunde bei der Prämie einen Ristorno, d. h. einen verhältnismäßigen Abzug, für gerechtfertigt gehalten.

Wieviel von der Prämie abgesetzt werden kann, ist in jedem Einzelfall nach Maßgabe der besonderen Umstände zu berechnen. Es kommt dabei vor allem in Betracht das Verhältnis der beabsichtigten Seegefahr zu der vom Bodmereigläubiger seit seiner Auszahlung bereits getragenen Gefahr, ferner die Höhe des Zinsfußes, gemachte Ersparnisse hinsichtlich der Versicherung und ähnliche Momente.

[1]) Sieveking S. 79.

[2]) Prot. Bd. 6 S. 2593.

Die übrigen Ansprüche des Bodmereigläubigers bleiben in diesen beiden Sonderfällen die gleichen, sofern die Natur der Sachlage selbst nicht ohne weiteres eine Änderung bedingt.[1])

§ 5.

Die Sicherung der Bodmereigläubigeransprüche.

Nachdem hiermit in Kürze die Ansprüche, die dem Bodmereigläubiger aus der Bodmerei entstehen können, skizziert worden sind, wenden wir uns zu einer Betrachtung der für diese Ansprüche gesetzlich gegebenen Sicherheit.

Wie schon in der gesetzlichen Definition des § 679 HGB. zum Ausdruck gelangt ist, kann der Bodmereigläubiger sich wegen seiner Ansprüche nur an die verpfändeten (verbodmeten) Gegenstände halten, mit anderen Worten, der Bodmereigläubiger hat ein Pfandrecht für seine Ansprüche.

I. Welche Bedeutung hat dieses Pfandrecht? Pfandrechte treten uns im Seerecht sehr zahlreich entgegen. Ein Pfandrecht steht vor allem der großen Gruppe der Schiffsgläubiger zu, die im § 754 HGB. unter verschiedenen Ziffern aufgeführt sind. Darunter befindet sich auch der Bodmereigläubiger: die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren „die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet ist, sowie die Forderungen aus sonstigen Kreditgeschäften, die der Schiffer als solcher während des Aufenthaltes des Schiffes außerhalb des Heimatshafens in Notfällen abgeschlossen hat".[2]) Den Schiffsgläubigern steht nach § 755 HGB. ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe und dem Zubehör des Schiffes zu. Dieser Paragraph nimmt aber diejenigen Schiffsgläubiger wieder aus, denen das Schiff durch Verbodmung verpfändet ist. Dadurch wird ein Gegensatz zwischen den Bodmereigläubigern und den übrigen Schiffsgläubigern hergestellt. Die Bodmereigläubiger haben kein gesetzliches Pfandrecht, solches steht nur den übrigen Schiffsgläubigern zu. Aber das

[1]) HGB. § 698 Abs. 3.
[2]) HGB. § 754 Ziff. 6.

Pfandrecht des Bodmereigläubigers soll dennoch ebenso behandelt werden wie das Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger. Indem § 759 HGB. für sein Pfandrecht eine analoge Anwendung der für das gesetzliche Pfandrecht der sonstigen Schiffsgläubiger geltenden Vorschriften statuiert, kommen diese entsprechend auf beide Pfandrechte zur Anwendung, auf das Bodmereigläubigerpfandrecht und auf das Pfandrecht der sonstigen Schiffsgläubiger.

Es geht daraus hervor, daß diese beiden Pfandrechte nicht gleichen Wesens sind; es müssen also Unterschiede zwischen ihnen bestehen.

Das Pfandrecht des Bodmereigläubigers kann sich vorfinden an den zur Verbodmung geeigneten Objekten; dies sind Schiff, Fracht und Ladung. Welche Objekte verbodmet sein sollen, bestimmt lediglich der Bodmereivertrag. Damit haben wir bereits den Hauptunterschied berührt. Das Bodmereigläubigerpfandrecht ist ein durch Rechtsgeschäft, durch Vertrag zur Entstehung kommendes Pfandrecht;[1] das Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger dagegen entsteht nach § 755 HGB. „kraft Rechtssatzes mit der Entstehung der Forderung, zu deren Sicherung es dient".[2] Dem vertragsmäßigen Pfandrecht steht das gesetzliche Pfandrecht des Schiffsgläubigers gegenüber, und zwar ist das Bodmereigläubigerpfandrecht der einzige Fall eines durch Vertrag zur Entstehung kommenden Schiffsgläubigerpfandrechts.

Wie weit das gesetzliche Pfandrecht sich erstreckt, gibt das Gesetz selbst in einer Reihe von Paragraphen näher an. Außer dem Schiffe haftet den Schiffsgläubigern beim gesetzlichen Pfandrecht auch die Fracht, und zwar die Bruttofracht der Reise, aus der die Forderung entstanden ist.[3] Diese Vorschriften gelten aber nicht für das Pfandrecht des Bodmereigläubigers. Der Umfang seines Pfandrechts, d. h. die „Ausdehnung desselben in Ansehung des Objektes",[4] ist nicht gesetzlich fixiert, sondern bestimmt sich

[1] Wegen dieses Pfandrechtes steht dem Bodmereigläubiger im Konkurse des Schuldners ein Absonderungsrecht an den verbodmeten Objekten gemäß § 48 KO. zu.

[2] Pappenheim Bd. 2 S. 353 IV.

[3] HGB. § 756.

[4] Makower Bd. 2 S. 198 zu § 759.

allein nach dem Inhalt des Bodmereivertrages.[1]) Der Vertrag bestimmt, ob auch die Fracht verpfändet ist und wie weit sie gegebenenfalls in Frage kommt, ob als Bruttofracht oder nur als Nettofracht, ob ganz oder nur teilweise.[2]) Während bei der Bodmerei die Fracht allein oder das Schiff allein mit einem Pfandrecht belastet sein kann, ist bei den gesetzlichen Schiffsgläubigerpfandrechten nach § 756 HGB. stets Schiff und Bruttofracht zusammen belastet. „Zu der Möglichkeit alleiniger Verbodmung der Fracht gibt es kein Seitenstück bei dem gesetzlichen Schiffsgläubigerrecht.“[3])

Auch vom gewöhnlichen Vertragspfandrecht eines Gläubigers unterscheidet sich das vertragsmäßige Pfandrecht des Bodmereigläubigers. Das Pfandrecht am Schiff ist ein besonderer Fall des Fahrnispfandes, insofern die Schiffe allgemein nach bürgerlichem Rechte als Mobilien betrachtet werden. Hinsichtlich der Verpfändung treten aber beim Schiffe nicht die Grundsätze über das Pfandrecht an Mobilien, sondern die über das Pfandrecht an Immobilien, von einigen Ausnahmen abgesehen, ein. Soweit die Schiffe ins Schiffsregister eingetragen worden sind — andere kommen hier, insbesondere bei der Bodmerei, überhaupt nicht in Betracht —, gelangt ein Pfandrecht an ihnen erst durch Einigung der Parteien und Eintragung ins Register zur Entstehung. Dieses gilt nicht hinsichtlich der gesetzlichen Pfandrechte und auch nicht für die vertragsmäßigen Bodmereipfandrechte. Solche entstehen an dem Schiffe, ohne daß es einer Einigung und Eintragung bedarf. Ist ein Bodmereivertrag geschlossen worden, dann entsteht das Pfandrecht ohne weiteres, selbst wenn die Parteien von der Verpfändung gar nicht gesprochen haben. Das Pfandrecht des Bodmereigläubigers ist eine Folge, die beim Bodmereivertrag ipso iure eintritt: ohne Pfandrecht keine Bodmerei.

In ähnlicher Weise ist zur Verpfändung der Fracht im Falle der Bodmerei ebenso die Beobachtung der für die Bestellung eines Pfandrechts an Forderungen geltenden Besonderheiten des bürger-

[1]) HGB. § 759 Abs. 2.
[2]) vgl. oben S. 19.
[3]) Pappenheim Bd. 2 S. 226.

lichen Rechts nicht erforderlich. Und wie das Pfandrecht des Bodmereigläubigers an Schiff und Fracht eigentümlich geartet ist, so zeigt auch sein Pfandrecht an der Ladung Abweichungen.

Hier tritt die Eigenart besonders scharf hervor. Der Begriff der Ladung setzt sich zusammen aus beweglichen Sachen. Während die rechtsgeschäftlichen Pfandrechte des bürgerlichen Rechts und auch des Handelsrechts zu ihrer Entstehung und Fortdauer sonst Besitz des Gläubigers an den für das Pfand in Frage kommenden Gegenständen verlangen und dementsprechend dem Gläubiger ein Recht auf Besitz zusteht, fällt für das Pfandrecht des Bodmereigläubigers das Erfordernis des Besitzes fort. Sein Pfandrecht an der Ladung ist kein Besitzpfandrecht. Es kommt ohne Besitzergreifung durch ihn zur Entstehung; der Bodmereigläubiger hat überhaupt keinen Anspruch auf den Besitz.

Die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches und des Handelsgesetzbuches für die Verpfändung von Schiffen, Forderungen oder Mobilien haben mithin für das Bodmereipfandrecht keine Geltung. Lediglich kraft der vertragsmäßigen Bestimmungen über das Bodmereidarlehen kommt das Pfandrecht für den Gläubiger zur gültigen, rechtswirksamen Entstehung.

Auch für das Erlöschen des Bodmereipfandrechts gelten im Verhältnis zum Bürgerlichen Gesetzbuch [1]) Besonderheiten. Es ist bereits darauf hingewiesen worden,[2]) daß das Pfandrecht des Bodmereigläubigers an der Ladung nicht erlischt, wenn ein in Ansehung der Bodmereischuld gutgläubiger Dritter den Besitz der Güter erlangt, sondern weiter bestehen bleibt und lediglich in der Geltendmachung Dritten gegenüber beschränkt wird. In ähnlicher Weise geht auch das Bodmereipfandrecht am Schiff und an der Fracht nicht unter, wenn eine dritte Person das Schiff oder die Frachtforderung erlangt. Entsprechend dem gesetzlichen Pfandrecht der Schiffsgläubiger kann das Bodmereigläubigerpfandrecht am Schiff jedem dritten Besitzer des Schiffes, selbst dem gutgläubigen gegenüber, ohne Einschränkung [3]) verfolgt werden.[4]) Das Pfand-

[1]) z. B. BGB. §§ 936, 1262.

[2]) vgl. oben § 3 sub II, 2.

[3]) Es ist hierbei immer vorausgesetzt, daß keiner der Erlöschungsfälle des § 764 HGB. zutrifft. Die dort geregelten Fälle, die im Inland erfolgte Zwangs-

recht des Bodmereigläubigers an der Fracht kann ebenso einem dritten Zessionar gegenüber geltend gemacht werden, freilich nur so lange und so weit, als es sich um noch ausstehende oder noch in Händen des Schiffers befindliche Fracht handelt.[1])

II. Der Bodmereivertrag wird mit dem Schiffer abgeschlossen. Der Schiffer ist es, durch dessen Rechtshandlungen die Verbodmungsobjekte mit dem Pfandrecht belastet werden. Die Objekte zerfallen in zwei verschiedene Gruppen: Schiff und Fracht gehören dem Reeder, die Ladung besteht aus Gütern der Ladungsbeteiligten. Beide Personengruppen kann der Schiffer dadurch verpflichten, daß er an ihren Rechtsgütern ein Pfandrecht zur Entstehung kommen läßt. Dazu ist er kraft seiner gesetzlichen Vertretungsvollmacht befugt. Der Schiffer ist nicht nur berechtigt, für den Reeder mit Dritten zu kontrahieren und aus den Geschäften den Reeder diesen gegenüber direkt verpflichtet werden zu lassen, ihm liegt in gleicher Weise ob, als Vertreter der Ladungsbeteiligten auch ihre Interessen wahrzunehmen,[2]) und er kann sie dabei durch seine Handlungen Dritten gegenüber obligieren.[3]) Trotzdem die verbodmeten Objekte den Vermögens-

---

versteigerung und der Notverkauf des Schiffes, sind aber nicht die einzigen Fälle, in denen das Pfandrecht erlischt. Neben diesen Gründen privatrechtlicher Natur sind hierher zu rechnen die im Auslande erfolgte Zwangsversteigerung des Schiffes gemäß den Grundsätzen des internationalen Privatrechts, der völkerrechtliche Akt der Verurteilung des Schiffes als gute Prise, ferner die beim öffentlichen Verkauf des Schiffes durch die Behörde gemäß § 25 Strand.Ord. erfolgende Einwirkung des öffentlichen Rechts auf Privatverhältnisse. In diesen letzteren Fällen, die vom HGB. nicht erwähnt werden, findet gleichfalls ein Erlöschen der Pfandrechte statt (vgl. Hans. GZ. Jahrg. 1906 Hauptbl. Nr. 32; auch Lehmann, Lehrb. S. 562).

[4]) Gemäß HGB. § 755 Abs. 2 in Verb. mit § 759.

[1]) HGB. § 771 in Verb. mit §§ 756, 759.

[2]) HGB. §§ 527, 535, Abs. 2.

[3]) Wenn der Schiffer im Falle des § 540 HGB. die Ladung mit Schiff und Fracht zusammen verbodmet, so gilt die Verbodmung der Ladung nach § 541 HGB. im Falle pflichtgemäßer Vornahme als ein für Rechnung des Reeders abgeschlossenes Kreditgeschäft. Die Rechtslage ist dann dieselbe, wie wenn der Reeder durch den Schiffer bei den Ladungsbeteiligten einen Kredit in Anspruch genommen hätte (Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 191; Schaps S. 225 Anm. zu § 541). Wir haben hier einen Fall, in dem der Schiffer zwischen zwei Parteien, die er beide in gleicher Weise vertritt, ein Vertragsverhältnis begründet.

sphären verschiedener Subjekte angehören, bilden sie dennoch dem Bodmereigläubiger gegenüber eine Einheit, nämlich ein „Sondervermögen".[1]) Das Sondervermögen als solches haftet dem Bodmereigläubiger für seine Ansprüche; jeder Gegenstand ist solidarisch verhaftet.[2]) Reicht der eine nicht aus, so kann der Bodmereigläubiger sich an den anderen halten. Er hat die Wahl, an welchen der Gegenstände, die ihm verbodmet worden sind, er sich halten will, und wie weit er dies an dem einen oder anderen tun will.

III. Das vertragsmäßig an dem Schiff und an der Fracht eingeräumte Pfandrecht gewährt die Rechte eines Schiffsgläubigers. Das Recht des Bodmereigläubigers an der mitverbodmeten Ladung kann naturgemäß nicht ein „Schiffs"-Gläubigerrecht sein. Sein Pfandrecht an der Ladung wird als „Ladungsgläubigerrecht" bezeichnet. § 754 HGB. erwähnt in seiner Aufzählung das Recht des Bodmereigläubigers an der Ladung nicht ausdrücklich, und es ist deshalb die Frage entstanden, ob zwischen dem Bodmereigläubigerrecht an der Ladung und dem an Schiff und Fracht, also zwischen dem Ladungs- und dem Schiffsgläubigerrecht ein wesentlicher Unterschied bestehe.

Die Frage ist für die Bodmerei durchaus zu verneinen. Vielmehr sind beide Rechte, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, ganz analog zu behandeln. Das Gesetz selbst hat eingehend nur die Schiffsgläubigerrechte behandelt, aber dabei in dem von den „Schiffsgläubigern" handelnden Abschnitte am Schluß einige besondere Bestimmungen über die Ladungsgläubiger aufgenommen und hier das auf der Ladung wegen der Bodmereigelder ruhende Recht ebenfalls als Pfandrecht bezeichnet.[3]) Für die Gleichartigkeit der Bodmereigläubigerpfandrechte an den verbodmeten Gütern und an Schiff und Fracht sprechen aber Gründe, die aus dem ganzen Wesen der Bodmerei klar hervortreten. Der Bodmereigläubiger erlangt nach § 679 HGB. ein Pfandrecht an den ihm verbodmeten Objekten. Dieses Pfandrecht kann an Schiff

---

[1]) Goldschmidt, Dissert. S. 6; ferner Ehrenberg, Beschr. Haftung § 1.
[2]) HGB. § 691 Abs. 1.
[3]) HGB. § 777 Abs. 1.

und Fracht oder an der Ladung oder an allen dreien bestehen. Von einer Verschiedenartigkeit dieses Pfandes je nach den verbodmeten Objekten ist nicht die Rede; dafür ist kein Anhalt gegeben. § 759 Abs. 1 spricht von dem „nach § 679 zustehenden Pfandrechte" des Bodmereigläubigers. Welches sollte denn hier gemeint sein, wenn ein Unterschied zwischen dem Pfandrecht an der Ladung und demjenigen an anderen Objekten vorhanden wäre? Die beiden Pfandrechte sind eben nicht verschieden, sondern gleichartig. Auf dieses einheitliche Pfandrecht sollen nach derselben Bestimmung die Vorschriften für das gesetzliche Pfandrecht der übrigen Schiffsgläubiger Geltung haben. Ferner werden die Pfandrechte des Bodmereigläubigers durch einen einheitlichen Akt hervorgerufen. Es liegen keine Gründe dafür vor, daß das Rechtsgeschäft der Bodmerei aus verschiedenen Teilen oder Arten bestände, je nach den zu verbodmenden Objekten. Die Bodmerei ist vielmehr ein einheitliches Rechtsgeschäft und es wird deshalb durch die Verbodmung von Ladung und Schiff zusammen „nur ein gleichartiges Recht in Ansehung beider" Bodmereiobjekte begründet.[1])

Spricht die Einheitlichkeit des Rechtsgrundes schon gegen die Ungleichartigkeit, so wird dieses noch unterstützt durch die Einheit der Gegenstände, an denen die Rechte bestehen. Nach den Bestimmungen über die solidarische Haftung der verbodmeten Objekte bestehen die Bodmereigläubigerrechte an der als Sondergut aufzufassenden Gesamtheit der verbodmeten Objekte.

Ein weiterer Grund[2]) für die Gleichartigkeit läßt sich aus § 754 Ziff. 6 selbst entnehmen. Es sind hier gegenübergestellt einerseits die Forderungen der Bodmereigläubiger, welchen das Schiff verbodmet worden ist, und andererseits die Forderungen aus Kreditgeschäften gemäß §§ 528 u. 541 HGB. In § 528 ist die Rede vom „Bodmereigeschäft" generell; es wird nicht gesagt, daß nur Schiff und Fracht verbodmet werden dürfen, daß dagegen die Ladung davon ausgeschlossen sei. Nach § 680 Abs. 2

---

[1]) Pappenheim Bd. 2 S. 349.

[2]) In der von uns benutzten Literatur haben wir eine Erwähnung dieses Grundes nicht gefunden.

kann aber im Falle des § 528 sehr wohl auch die Ladung mit verbodmet werden. Daß nun die Forderungen aus einem Kreditgeschäft nach § 528 im Falle der Mitverbodmung der Ladung anders zu behandeln sind als im Falle der Verbodmung von Schiff und Fracht allein ohne Ladung, für diese Annahme läßt sich wenigstens aus dem Gesetz nach unserer Meinung kein Anhaltspunkt gewinnen. Und der weiter in § 754 Ziff. 6 zitierte § 541 erwähnt ausdrücklich die Verbodmung der Ladung. Worauf sollte sich nun die Annahme stützen, daß lediglich beim Vorliegen des § 540, denn dieser Fall der Bodmereieingehung wird in § 541 hervorgehoben, eine andere rechtliche Behandlung der Forderungen aus einem Bodmereivertrage eintreten müsse, wie in den übrigen Fällen der Bodmerei? Gegen eine solche Annahme spricht schon die Schwierigkeit, mit der die Bodmereifälle sich unter die verschiedenen in § 680 genannten Paragraphen subsumieren lassen.

Wir gelangen deshalb zu dem Schluß, daß das Pfandrecht des Bodmereigläubigers an dem Schiff und an der Fracht seinem Pfandrecht an der Ladung im wesentlichen gleichartig gestaltet ist.[1]) Es wird dabei nicht unbeachtet bleiben dürfen, daß das Gesetz für das Ladungsgläubigerrecht einzelne besondere Bestimmungen getroffen hat, z. B. in §§ 696, 777 HGB., durch welche aber das Wesen dieses Rechts nicht berührt wird.

IV. Als Schiffsgläubiger kann sich der Bodmereigläubiger an Schiff und Fracht, und als Ladungsgläubiger an die Ladung halten, soweit diese Objekte verbodmet worden sind, und zwar ausschließlich an diese. Wie in den vorhergehenden Abschnitten jedoch hervorgehoben wurde, kann in manchen Fällen dennoch eine weitere, eine persönliche Haftung sowohl des Reeders wie der Ladungsinteressenten, bald in größerem, bald in geringerem Umfange Platz greifen. Da der Bodmereigläubiger die ihm verbodmeten Objekte nicht direkt in seine Hand bekommt, sondern

---

[1]) vgl. Pappenheim Bd. 2 S. 348/49; Schaps S. 220 Anm. 11 zu § 537. And. Ans. Boyens-Lewis Bd. 2 S. 427/28, der die rechtliche Natur der Ansprüche des Schiffsgläubigers einerseits und des Ladungsgläubigers andererseits verschieden auffaßt (vgl. Pappenheim Bd. 2 S. 349).

mehr oder weniger von dem Verhalten des Reeders, des Schiffers oder sonstiger dritter Personen abhängig ist,[1]) erscheint sein Pfandrecht sehr gefährdet. Es ist dem Bodmereigläubiger deshalb in solchen Fällen, in denen seine Aussicht auf Befriedigung erschwert oder gar vereitelt wird, ein weiterer Schutz gewährt. Dieser Schutz besteht in einer Erweiterung der Sachhaftung durch Normierung einer beschränkten oder unbeschränkten persönlichen Haftung derjenigen, in deren Person ein Grund für die Gefährdung liegt. Die Fälle, in denen diese Erweiterung der Haftung eintritt, haben ihr besonderes Kennzeichen teils in der mit der fraglichen Handlung verbundenen Gefährdung des Bodmereigläubigerrechts, teils in der dadurch verursachten Vereitelung der Befriedigung des Bodmereigläubigers. Soweit diese Fälle dem Bodmereiverhältnis eigentümlich sind, ist bereits bei der Erörterung der einzelnen Bodmereigläubigeransprüche darauf hingewiesen worden. Sie werden im weiteren außerhalb der Betrachtung bleiben, und es wird der Darstellung der Regelfall zum Gegenstand dienen, daß der Gläubiger sich ausschließlich an die ihm vertragsmäßig verbodmeten Gegenstände, an sein Pfand, zu halten hat. Denn die Fälle, in denen dem Bodmereigläubiger persönlich gehaftet wird, treten nur kraft besonderer Umstände ein, und diese Haftung tritt dann nicht an die Stelle, sondern neben die Haftung des Pfandes. Dieses geschieht in gleicher Weise bei den Ansprüchen des Bodmereigläubigers gegenüber dem Reeder und Schiffer, wie gegenüber den Ladungsbeteiligten.

Die Bedeutung des Rechts des Bodmereigläubigers, sich ausschließlich an das ihm haftende Pfand zu halten, wird klarer hervorgehoben durch eine Gegenüberstellung der anderen im Seerecht vorkommenden Haftungsarten. Aus den Bestimmungen des deutschen Seerechts lassen sich folgende Arten von Haftungen entnehmen, die in gleicher Weise für den Reeder wie für die Ladungsbeteiligten vorkommen[2]):

---

[1]) Pappenheim Bd. 2 S. 273 f.; Cosack § 34 IV, 4.

[2]) vgl. hierzu Ehrenberg, Beschr. Haftung § 1; Schaps S. 79 Vorbem. zu § 486 u. S. 217/18 Anm. 2—5 zu § 537; Cosack § 34.

1. Am weitesten erstreckt sich die unbeschränkte, sogen. persönliche Haftung, bei welcher der Schuldner mit seinem ganzen Vermögen haftet; der Reeder also sowohl mit seinem Schiffsvermögen als auch mit seinem Landvermögen, wie seine Vermögensmasse herkömmlich eingeteilt wird.

2. Dieser Haftungsart steht gegenüber die Gruppe der beschränkten Haftungsarten. Die Haftung ist hier

a) entweder eine dingliche, nicht persönliche, indem nur das Schiffsvermögen des Reeders, bezw. das Ladungsvermögen des Ladungsbeteiligten haftet, und weiter gar nichts, oder

b) eine beschränkt-persönliche, indem bis zu einer gewissen Werthöhe außerdem noch das Landvermögen des Reeders, bezw. das übrige Vermögen des Ladungsbeteiligten in Anspruch genommen werden kann.

3. Durch Kombination dieser Haftungsarten läßt sich eine dritte Gruppe bilden, indem neben die dingliche, vorzugsweise zur Geltung kommende Haftung des Schiffs- bezw. Ladungsvermögens noch die unbeschränkte persönliche Haftung

a) gleichzeitig zur Entstehung gelangt, oder

b) später zu ihr hinzutritt.

Für die Bodmerei gilt als Regelfall die unter 2a bezeichnete dingliche Haftung.[1]) Jedoch ist hier nicht schlechthin das Schiffsvermögen oder das Ladungsvermögen haftbar, sondern wie weit das Pfandrecht geht, ergibt sich stets lediglich aus dem Inhalt des Bodmereivertrags. Der Bodmereivertrag besagt, was jeweils unter dem Schiffsvermögen und Ladungsvermögen — also bei der Bodmerei zwei relative Begriffe[2]) — zu verstehen ist.

V. Grundsätzlich haften allein die verbodmeten Objekte.

---

[1]) Diese Gruppe, bei welcher der Kreis der als Deckungsmittel für die Gläubigerforderungen dienenden Gegenstände beschränkt ist, bezeichnet Ehrenberg als Exekutionssystem. Der Kreis der Exekutionsobjekte ist hier von vornherein ein beschränkter, im Gegensatz zu dem sogen. Abandonsystem, bei welchem an und für sich unbeschränkt gehaftet wird, aber für den Schuldner die Möglichkeit besteht, zu abandonieren, d. h. auf das Schiffsvermögen zu verzichten und dadurch seine Haftung zu beschränken (Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 4, 14 ff.).

[2]) Schaps S. 218 Anm. 7 zu § 537.

Eine Ausnahme ist jedoch insofern zuzulassen, als an Stelle der verbodmeten Gegenstände unter Umständen Surrogate treten. Gemäß dem Grundsatz „pretium succedit in locum rei“ können Geldsummen und Forderungen die Stelle des Schiffes, der Fracht oder Ladung einnehmen. Dieser Grundsatz gelangt aber nur in wenigen gesetzlich ausdrücklich hervorgehobenen Fällen zur Anwendung. Ein Ersatz dieser Art schlechthin würde mit dem Wesen der Bodmerei im Widerspruch stehen, ist doch der Grundgedanke des Bodmereigeschäfts der, daß die Gefahr des Untergangs der Objekte vom Gläubiger zu tragen ist, derart, daß beim Eintritt eines Verlustes der ihm haftenden Gegenstände der Gläubiger eben seiner Sicherheit verlustig geht. Er hat ja ausdrücklich das Risiko übernehmen wollen.

Es ist deshalb auch folgerichtig, daß bei der Bodmerei insbesondere die Versicherungsbeträge, die beim Verlust der Objekte ausbezahlt werden, nicht an die Stelle der verpfändeten Gegenstände und damit in die Haftung eintreten, wie auch die Protokolle[1]) dieses deutlich zum Ausdruck gelangen lassen.

Dagegen tritt eine Surrogation z. B. wohl ein, wenn das Schiff verkauft wird; hier tritt das Kaufgeld an Stelle des Schiffes. Ferner treten im Falle der Beschädigung des Schiffes, oder der Entziehung der Frachtsumme, oder im Falle des Verlustes oder Beschädigung der Ladungsgüter durch rechtswidrige Handlungen die Vergütung oder die Ersatzansprüche als Surrogate ein.[2]) Die Surrogate nehmen die Stelle der ersetzten Objekte derart ein, daß die Rechte, z. B. das Pfandrecht, an ihnen in unveränderter Weise wie an den ursprünglichen Objekten weiter bestehen. Die Rechtfertigung für dieses Eintreten der Surrogate mit Pappen-

---

[1]) Prot. Bd. 8 S. 4168; auch Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 105 u. 260; Pappenheim Bd. 2 S. 228. Zu unterscheiden ist hiervon der Fall, in dem der Bodmereigläubiger sein Interesse, welches er daran hat, daß die Bodmereiobjekte die Gefahr bestehen, zum Gegenstand einer Versicherung macht. Diese Befugnis hat nach § 778 HGB. natürlich auch der Bodmereigläubiger; eine derartige Versicherung liegt aber außerhalb des Bodmereivertrages.

[2]) vgl. HGB. §§ 764, 775, 777 Abs. 2 in Verb. mit § 535 Abs. 3; dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 103 f., 255 f.

Heim[1]) einmal in ihrer „engen wirtschaftlichen Beziehung" zu den durch sie zu ersetzenden Pfandobjekten, zum anderen in einer „billigen Rücksichtnahme auf die Schiffsgläubiger" zu sehen, „deren Rechtsstellung nicht zu Gunsten des Reeders von dem Erlöschen der Pfandhaftung abhängig sein soll", trifft bei der Bodmerei in ihrem letzten Teil nicht zu. Denn dieser Grund würde auch für eine allgemeine Surrogation bei der Bodmerei verwendet werden können, die jedoch, wie wir sahen, dem Wesen der Bodmerei nicht entspricht.

VI. Die Sicherung der Ansprüche des Bodmereigläubigers durch Gewährung des Pfandrechtes bedeutet, daß der Gläubiger sich ausschließlich an die ihm verbodmeten Gegenstände zu halten hat, falls ihm seine Forderungen nicht bezahlt werden. Aus der ausschließlichen Haftung der Objekte folgt, daß der Bodmereigläubiger das Risiko der Bodmereireise insofern trägt, als er event. nichts erhält, falls die verbodmeten Objekte während der Reise völlig untergehen; denn dann findet er nichts mehr vor, woran er sich halten kann. Kommt aber nur etwas, wenn auch in noch so sehr reduziertem Zustande im Bestimmungshafen an, so bildet dieses Restquantum, diese Trümmermasse, sein ganzes Pfandobjekt. Er muß sich mit dem Zustande der Gegenstände zufrieden geben, in welchem sie sich nach Beendigung der Reise befinden.

Ebenso kann er sich nur an das Pfandobjekt halten, wenn er ein Bodmereidarlehen gewährt hat, dessen Höhe den Wert der verbodmeten Gegenstände von vornherein weit übersteigt. Dann wird der Gläubiger selbst in dem Falle, daß die verpfändeten Gegenstände wohlbehalten ankommen, für einen Teil seiner Forderungen keine Deckung haben. Es liegt daher in seinem Interesse, sich rechtzeitig über den Wert der ihm zu verpfändenden Objekte zu unterrichten.

Dem aus der ausschließlichen Pfandhaftung folgenden Gedanken, daß dem Bodmereigläubiger das Schicksal der verbodmeten Objekte zur Last fällt, entspricht auch die Bestimmung des § 690 Abs. 2 HGB., daß der Gläubiger den Nachteil zu tragen hat, der für ihn dadurch entsteht, daß die verbodmeten Gegenstände durch

---

[1]) Pappenheim Bd. 2 S. 226/27.

große oder besondere Havarie (oder dadurch entstehende Kosten)[1] zu seiner Befriedigung unzureichend werden. Im allgemeinen fällt dem Bodmereigläubiger weder die große noch die besondere Havarie zur Last.[2] Für die große Havarie wird dieses in § 723 Abs. 4 HGB. noch ausdrücklich hervorgehoben, indem Bodmereigelder als für die Havariegroße nicht beitragspflichtig erklärt werden. Für die besondere Havarie erübrigt sich eine solche Hervorhebung, da diese Havarie stets nur von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sein beschädigtes Objekt allein getragen wird.[3] Die Fälle der Havarien sind Beschädigungen, die das Schiff oder die Ladung unter besonderen gesetzlich näher geregelten Voraussetzungen treffen. Diese Unfälle berühren entweder Schiff und Ladung unmittelbar und verringern diese Objekte durch die Beschädigungen, oder aber der Wert der Pfandobjekte wird dadurch herabgemindert, daß diese zur Ausgleichung der Havarieschäden Beiträge leisten müssen und durch solche Belastung mittelbar verringert werden. Derartige Verringerungen treffen den Bodmereigläubiger dann, wenn die Gegenstände hierdurch zu seiner Deckung nicht mehr völlig genügen; nur in solchem Falle werden seine Rechte beeinflußt. Bleiben die Objekte trotz des Eintretens von Havariefällen und der auf sie fallenden Beitragspflicht aber zur Deckung der Bodmereischuld ausreichend, so wird der Bodmereigläubiger durch diese Zufälle gar nicht berührt.[4] Da er jedoch einen Schaden erleidet, wenn durch Havarieeintritt die Pfandobjekte verringert werden, so entspricht es der Billigkeit,[5] daß ihm andrerseits die Ansprüche auf Vergütung für die Aufopferung oder auf Ersatz für die Beschädigung von Schiff und Ladung in den Fällen der Havariegroße zugute kommen, indem diese Vergütungen an Stelle desjenigen, wofür die Vergütung entrichtet wird, in die Pfandhaftung eintreten.[6]

[1] HGB. §§ 701, 702.
[2] HGB. § 690 Abs. 1.
[3] HGB. § 701 Abs. 2.
[4] Prot. Bd. 6 S. 2776.
[5] Prot. Bd. 6 S. 2776/77.
[6] HGB. §§ 775 Abs. 1, 777 Abs. 2; Sieveking S. 132 in § 70 Ziff. 1; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 545 zu § 690.

VII. Indem der Bodmereigläubiger sich lediglich an die ihm verbodmeten Objekte halten kann, ist seine Befriedigung aus einer anderweitigen Vermögensmasse insofern ausgeschlossen. Das Sondervermögen, welches die verbodmeten Gegenstände bilden und das von dem übrigen Vermögen des Schuldners streng getrennt zu behandeln ist, kann jedoch durch einen aus fremdem Vermögen stammenden Zuwachs vergrößert werden, ohne daß für dieses Hinzutreten eine rechtliche Notwendigkeit vorliegt, und ohne daß der Bodmereigläubiger auf dessen Zugehörigkeit zu dem verbodmeten Gute einen Anspruch hat. Da der Bodmereigläubiger nur aus dem Sondervermögen im ursprünglichen Umfange seine Befriedigung suchen kann, darf deshalb der vom Gläubiger in Anspruch genommene Beklagte verlangen, daß die von ihm den verbodmeten Objekten hinzugefügten fremden Werte wieder ausgeschieden werden.[1]) Beim gewöhnlichen Pfandrecht hat der Schuldner nicht das Recht, wegen seiner auf das Pfand gemachten Verwendungen Abzüge zu machen. Wenn hier das Pfand zur Befriedigung des Gläubigers nicht ausreicht, muß er nachzahlen und er erhält andrerseits den Überschuß zurück, den die Pfandsache bei einer Verwertung erzielt. Bei der für die Bodmerei geltenden beschränkten Haftung trifft dieses aber nicht zu, wenn die verbodmeten Objekte zur Befriedigung des Bodmereigläubigers ohne die darauf gemachten Verwendungen nicht ausreichen. Reicht das Haftgut ohne Impensen nicht aus, dann braucht der Belangte keine Zuschüsse zu leisten. Es ist ihm deshalb in diesem Falle das Recht zuzugestehen, den Betrag, um den der Wert des Haftobjektes sich erhöhte, auszuscheiden. Die Wirkung dieses sogen. Deduktionsrechtes des Beklagten wegen Verwendungen auf das Sondergut geht aber nicht[2]) dahin, daß der Beklagte insoweit, als der Gläubiger ohne die Impensen nicht befriedigt worden wäre, Abzüge von der Gläubigerforderung machen kann.

---

[1]) Hierzu und zum folgenden vgl. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 130 bis 132, 278 III; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 196—198; Goldschmidt, Dissert. S. 16/17; Hans. GZ. Jahrg. 1883 Hauptbl. Nr. 77; entgegengesetzter Ansicht ist Boyens-Lewis Bd. 1 S. 197–200.

[2]) Wie es Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 130 darstellt.

Vielmehr bleibt die Forderung des Gläubigers unberührt, und es wird nur der für diese in Betracht kommende Umfang des Haftguts festgestellt, in der Weise, daß die Beschränkung des Bodmereigläubigers auf Befriedigung aus den verbodmeten Objekten eine Erweiterung dahin erfährt, daß der Beklagte vorher erst in Höhe seiner Verwendungen aus dem durch ihn vermehrten Sondergut zu befriedigen ist.

§ 6.

Die rechtliche Natur der Bodmereigläubigeransprüche.

Nach §§ 754 ff. HGB. gehört der Bodmereigläubiger zu dem Kreise der Schiffsgläubiger. Da das Bodmereigläubigerrecht gleichen Wesens mit dem Schiffsgläubigerrecht bezw. dem analog zu behandelnden Ladungsgläubigerrecht ist, so fällt die Frage nach der rechtlichen Natur der Bodmereigläubigerrechte dementsprechend zusammen mit der Frage nach der Rechtsnatur der Schiffsgläubigerrechte. Zwar ist dem Bodmereigläubiger kein gesetzliches Pfandrecht eingeräumt; das ihm zustehende Pfandrecht beruht auf vertraglichen Bestimmungen, die für dessen Umfang allein maßgebend sind. Dennoch sind aber, wie auch bei den Erörterungen verschiedener Vorschläge durch die das Handelsgesetzbuch beratende Kommission[1]) deutlich zum Ausdruck gelangte, dieselben Grundsätze, die für das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger gelten, bei der Beurteilung des Bodmereigläubigerpfandrechts zugrunde zu legen. Die in § 759 HGB. statuierte analoge Anwendung der gesetzlichen Vorschriften auf beide Pfandrechte wird jedoch insoweit durchbrochen, als rücksichtlich des Umfanges des Pfandes der Bodmereivertrag allein bestimmend ist. Dieser Umstand hat aber auf die juristische Natur der Gläubigerrechte keinen Einfluß.

Die Rechtsnatur der Schiffsgläubigerrechte ist Gegenstand einer der größten Kontroversen der seerechtlichen theoretischen Wissenschaft. Die Mehrzahl der Schriftsteller des deutschen See-

[1]) Prot. Bd. 6 S. 2858/59, 2940.

rechts haben zu dieser Streitfrage Stellung genommen, ohne daß es jedoch bislang gelungen wäre, irgendeine Einigung herbeizuführen. Nach wie vor stehen sich schroff die verschiedensten Meinungen gegenüber, die zum Versuche einer Klarlegung der juristischen Natur der fraglichen Rechte aufgestellt worden sind.

Die juristische Konstruktion findet ihren Schwerpunkt in der Art der schuldnerischen Haftung, welche für diese Rechte maßgebend ist. Wenn davon abgesehen wird, daß dem Bodmereigläubiger auch irgendwie eine persönliche Haftung des Schuldners zugute kommen kann, so ist doch festzuhalten, daß allgemein für ihn als maßgebende Haftungsart die unpersönliche, dingliche, auf gewisse Vertragsobjekte beschränkte Haftung Platz greift. Die Fälle, in denen dieses sogen. Exekutionssystem durch Eintritt einer beschränkt- oder unbeschränkt-persönlichen Haftung zu einer weitergehenden Haftungsart wird, bleiben als Besonderheiten außerhalb der Betrachtung, da sie stets als Folgen besonderer Tatumstände in Erscheinung treten. Sie beeinflussen den Regelfall, daß die Haftung nur auf gewisse Objekte von vornherein beschränkt ist, nicht; denn wie erneut hervorgehoben werden darf, heben sie nicht die dingliche Haftung auf und lassen nicht etwa eine andere Haftungsart an ihre Stelle treten. Vielmehr sind die erweiterten Haftungsarten voneinander unabhängig und treten unter Wahrung ihrer Verschiedenheit selbständig nebeneinander. Der Umfang der schuldnerischen Verpflichtung teilt sich nicht in eine Haupt- und Nebenverpflichtung, sondern neben die ursprüngliche Haftungsart tritt „als eine weitere Garantie" für den Gläubiger der erweiterte schuldnerische Verpflichtungskreis derart, daß es im Belieben des Gläubigers steht, von welcher Gruppe von Rechten er zu seiner Befriedigung Gebrauch machen will.[1]) Natürlich kann aber nur eine einmalige Befriedigung verlangt werden.

Wenn wir die Theorien, die zur Erklärung der juristischen Natur des Schiffsgläubigerrechts aufgestellt worden sind, überblicken, so lassen sich aus ihnen drei Hauptansichten, die sich

---

[1]) vgl. Schaps S. 82 Anm. 1d zu § 486; Ehrenberg, Festgabe S. 18 u. 36; Pappenheim Bd. 2 S. 382f.; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 416 Ziff. 3 u. 4.

gegenüberstehen, ausscheiden. Dabei soll abgesehen werden von Meinungen, die vereinzelt vorkommen und die aber von der Wissenschaft durchweg abgelehnt worden sind, wie z. B. der Versuch von Pferdmenges,[1]) durch Annahme der Rechtssubjektivität des Schiffsvermögens die Frage zu lösen, und ähnliche.[2])

Die drei Hauptansichten sind untereinander stark bekämpft worden. Es sind von den Gegnern der jeweiligen Theorie schwerwiegende Bedenken gegen die Richtigkeit erhoben worden. Die einzelnen Ansichten wurden einer sehr eingehenden Kritik unterzogen. Der Streit wurde in Theorie und Praxis mit solcher Heftigkeit geführt, daß es zeitweise kaum möglich war, mit Bestimmtheit eine der Ansichten als die herrschende zu bezeichnen. Brachte dieses schon eine Gefahr dafür mit sich, daß die Klarheit der Ansichten dadurch getrübt werden könne, so wurden anscheinend gewonnene Resultate wieder erschüttert, indem man immer neue Momente hineintrug, deren Widerlegung dann alsbald die gegnerische Seite versuchte. Die natürliche Folge war eine mit der Anschwellung des Streitstoffes wachsende Kompliziertheit. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß über einzelne Ansichten sogar Zweifel bestehen, zu welcher Hauptgruppe sie zu zählen sind.[3])

Die eine Ansicht geht dahin, daß das Schiffsgläubigerrecht ein ausschließlich dingliches Recht ist, und steht damit im weitesten Gegensatz zu einer zweiten Meinung, die das Schiffsgläubigerrecht für ein ausschließlich obligatorisches Recht nach Art der actio in rem scripta erklärt. Die Theorie einer dritten Hauptgruppe endlich nimmt gewissermaßen eine Mittelstellung ein, insofern als sie weder den ausschließlich dinglichen noch den rein obligatorischen Charakter für zutreffend hält, sondern eine Doppel-

---

[1]) Pferdmenges, Die rechtliche Natur der Klage des Schiffsgläubigers, Diss. Vgl. dazu die Bemerkungen von Schaps S. 80 Fußnote 2; Pappenheim in G. Z. Bd. 44 S. 601 Note 1; Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 165.

[2]) vgl. z. B. die bei Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 435/36 angedeuteten Versuche.

[3]) vgl. Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 129 Anm. 2; Pappenheim Bd. 2 S. 293 Anm. 2.

natur beider Rechte als vorliegend erblickt. Nach dieser Ansicht besteht außer einem dinglichen Recht zugleich noch damit verbunden ein obligatorisches Recht.

Auf diese einzelnen Theorien ist kurz einzugehen.

Für die Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechts erklären sich z. B. Boyens, Lehmann, Skonietzki, Kohler und mit ihnen das Landgericht Hamburg.

Am weitesten unter ihnen geht Boyens,[1]) der das Schiffsgläubigerrecht als einen dinglichen Anspruch am Schiffsvermögen ansieht, welchen das Gesetz als Pfandrecht bezeichnet habe, „obwohl dieses Recht nicht ein nur akzessorisch neben eine persönliche Forderung tretendes dingliches Recht ist, sondern in dem letzteren seinen Inhalt voll erschöpft". Indem Boyens dann das Recht des Schiffsgläubigers für ein „selbständiges Recht auf Aneignung eines Teiles der im Schiffsvermögen vorhandenen Werte" erklärt, kommt er der Ansicht von Skonietzki[2]) nahe, der ebenso das gesetzliche — bei der Bodmerei vertragsmäßige — Pfandrecht des Schiffsgläubigers an Seeschiffen als ein „selbständiges dingliches Verwertungsrecht" angesehen wissen will, welches nicht dazu dient, „die Erfüllung einer nebenhergehenden persönlichen Verbindlichkeit zu sichern", sondern „dem Gläubiger ohne solche sicherstellende Zweckbeziehung das selbständige dingliche Recht auf Aneignung des Tauschwertes des Pfandobjektes" gewährt. Dieser Gedanke des sogen. Verwertungsrechts findet sich ebenfalls bei Kohler,[3]) der auf dem Gebiete der dinglichen Rechte die Beachtung einer grundsätzlichen Unterscheidung zwischen Substanzrechten und Wertrechten betont und zu den Wertrechten auch das Recht des Schiffsgläubigers zählt. Letzteres Recht pflege man als Pfandrecht zu bezeichnen und es habe damit auch gewisse Ähnlichkeiten. Aber die Schiffsgläubigerschaft sei nicht so zu denken, „als ob der Reeder für das Ganze hafte und nur die Exekution gegen ihn auf das Seevermögen beschränkt wäre; der Gedanke sei vielmehr der, daß er gar nicht haftet, d. h. gar nicht verpflichtet ist, und dem Berechtigten nur ein Wertrecht am

[1]) Boyens-Levis Bd. 1 S. 188 ff.
[2]) In Gruchots Beitr. Bd. 27 Art. 14 S. 536.
[3]) Im Arch. f. ziv. Prax. Bd. 91 S. 155 ff.

Schiffsvermögen zusteht".[1]) Falls der Gläubiger nicht befriedigt werde, gestatte die Rechtsordnung ihm, „das zu tun, was der Schuldner tun sollte, nämlich dessen Vermögen zu Geld zu machen, und sich dadurch zu befriedigen".[2]) Der Standpunkt Schröders, den Schaps als Anhänger der dinglichen Theorie anführt, ist aus seinen kurzen Bemerkungen,[3]) die er zu unserer Frage macht, gar nicht zu erkennen; jedenfalls findet sich seine Meinung, da er verschiedene Stichworte gebraucht, keinesfalls klar ausgedrückt.

Die angedeutete Theorie von der ausschließlichen Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechts hat ihre Billigung gefunden in einer Entscheidung des Landgerichts Hamburg.[4]) In diesem Urteil gelangt zum Ausdruck, daß die Rechte des Schiffsgläubigers dinglicher Natur seien. Das Landgericht läßt nämlich eine das Pfandrecht des Gläubigers verfolgende Klage nicht zum Ziel gelangen, weil „eine Klage dinglichen Charakters, welche die Geltendmachung der Rechte als Schiffsgläubiger bezweckte", nicht erhoben worden sei.

Die Konstruktion der ausschließlichen Dinglichkeit ist sehr bekämpft worden. Die dagegen erhobenen Angriffe sind durchaus geeignet, diese Theorie als haltlos zu kennzeichnen.

Es finden sich nämlich auch beim Schiffsgläubigerrecht manche Tatsachen, die charakteristische Eigenschaften obligatorischer Rechte sind und die nicht unbeachtet bleiben können. Der Schiffsgläubiger hat die Möglichkeit, seine Ansprüche Forderungen des Schuldners gegenüber zu kompensieren,[5]) und umgekehrt kann der Schuldner mit ihm zustehenden Forderungen gegen den Gläubiger

---

[1]) a. a. O. S. 159 Anm. 4.

[2]) a. a. O. S. 175.

[3]) In Endemanns Handb. Bd. 4 S. 303: „Schiffsgläubiger sind diejenigen, welchen ein privilegiertes Pfandrecht zusteht"; s. auch daselbst S. 257; ferner in G. Z. Bd. 32 S. 248 bei der Besprechung von Wagner Bd. 1 des Handb. d. Seerechts, in dem Wagner sich dazu gar nicht äußert, gebraucht Schröder die Ausdrücke „dinglichen Charakter" und später „actio in rem", letzteren scheinbar zur Bezeichnung des obligatorischen Charakters.

[4]) Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28.

[5]) Diese Möglichkeit wird von Boyens-Lewis Bd. 1 S. 190 u. E. mit Unrecht bestritten. Wenn Boyens eine Aufrechnung nur mit Beschränkungen zuläßt, so bleibt diese doch immerhin eine Aufrechnung.

aufrechnen. Weil aber nur gleichartige[1]) Forderungen zur Aufrechnung geeignet sind, nicht aber dingliche Rechte mit obligatorischen kompensiert werden können, so folgt daraus, daß das Recht des Schiffsgläubigers nicht ausschließlich dinglich sein kann.[2]) Ein weiteres Kennzeichen, das dem Forderungsrecht eigentümlich ist, besteht darin, daß die Leistung erst beim Eintritt der Fälligkeit gefordert werden kann. Eine Leistung kommt nur beim obligatorischen, nicht auch beim dinglichen Recht vor. Das Schiffsgläubigerrecht hat aber eine Leistung zum Gegenstande, und zwar kann diese erst beim Eintritt der Fälligkeit verlangt werden. Annahme- und Leistungsverzug können zur Entstehung kommen; vor der Fälligkeit kann der Gläubiger sein Recht nicht geltend machen, wohl aber kann der Schuldner seine Schuld schon vorher tilgen.[3]) Diese Umstände[4]) lassen sich mit dem Wesen eines ausschließlich dinglichen Rechts nicht in Einklang bringen. Ebenso wird man mit Ehrenberg[5]) zugeben müssen, daß dem Gläubiger, der auf seine ihm durch die Stellung als Schiffsgläubiger verliehenen Rechte verzichtet, trotz eines solchen Verzichts noch Ansprüche gegen den Schuldner übrig bleiben. Der Verzicht auf die Schiffsgläubigerrechte besagt nur, daß die besondere Vergünstigung, die die Stellung als Schiffsgläubiger mit sich bringt, nämlich das gegen dritte Personen durchzuführende gesetzliche Pfandrecht, nicht weiter ausgeübt werden soll. Bei Zugrundelegung einer ausschließlichen Dinglichkeit der Rechte wäre aber die Wirkung eines Verzichtes die, daß der Gläubiger alsdann gar keine Ansprüche mehr hätte. Sind alle diese Momente der ausschließlichen Dinglichkeit offensichtlich entgegen, so darf auch nicht unberücksichtigt bleiben, daß sie durch obligatorische Verhältnisse, sei es Vertrag, sei es Delikt, hervorgerufen werden.[6])

Außer diesen allgemeinen Bedenken gegen die Richtigkeit der

---

[1]) BGB. § 387.

[2]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 140/41, 283/84, 442; derselbe, Festgabe S. 25; Pferdmenges S. 25.

[3]) vgl. oben S. 36.

[4]) Ehrenberg, Festgabe S. 25.

[5]) Ehrenberg, Festgabe S. 26/27.

[6]) Ehrenberg, Festgabe S. 27 oben; Schaps S. 80 Anm. 1b zu § 486.

Theorie von der reinen Dinglichkeit der Schiffsgläubigerrechte sind auch gegen die Ansichten ihrer Vertreter im einzelnen Einwendungen zu machen.

Boyens Ausführungen sind in sich nicht frei von Widersprüchen.[1]) Während er dem Pfandrecht des Schiffsgläubigers die akzessorische Natur zu einer persönlichen Forderung ausdrücklich verneint, hebt er zuletzt doch hervor, daß das Pfandrecht keineswegs von der persönlichen Forderung unabhängig sei, vielmehr werde der Umfang dieses Rechts — und das ist praktisch doch von größter Bedeutung — abgesehen von der gesetzlichen Rangordnung gerade „durch den Betrag der Forderung des Schiffsgläubigers“ [2]) bestimmt. Auch an anderer Stelle[3]) läßt Boyens „die Höhe des dinglichen Anspruchs durch den Vertragsinhalt bestimmt“ werden; dieser wesentliche Vertragsinhalt kann doch nichts anderes sein als eine Forderung des Schiffsgläubigers. Einen ähnlichen Widerspruch deckt Brodmann[4]) auf, indem er darauf hinweist, daß nach Boyens im Falle der persönlichen Haftung des Reeders, wo durch Tilgung der persönlichen Schuld auch das Schiffsgläubigerrecht erlösche, hier das Schiffsgläubigerrecht „insofern als ein nur akzessorisches Recht neben der persönlichen Verbindlichkeit“ erscheine. Hat nach diesen Äußerungen also der Schiffsgläubiger nicht doch eine Forderung, noch etwas anderes als ein „ausschließlich“ dingliches Recht? Boyens scheint hiernach unbewußt selbst das Bestehen eines Schuldverhältnisses anzunehmen.

Kohlers Versuch einer Konstruktion mit Hilfe seiner Wertrechtstheorie verliert seine Bedeutung mit der Anfechtbarkeit des seiner Ansicht zugrunde gelegten Gedankens. Außer von Pappenheim[5]) ist seine Meinung besonders von Ehrenberg,[6]) dem sich Brodmann[7]) anschließt, angefochten worden. Nach Ehren-

[1]) vgl. auch Pappenheim Bd. 2 S. 294.

[2]) Boyens-Lewis Bd. 1 S. 189.

[3]) a. a. O. Bd. 1 S. 190 letzter Absatz zu Ziff. 3.

[4]) In seiner Besprechung des Boyens-Lewisschen Komm. in G. Z. Bd. 52 S. 342.

[5]) Bd. 2 S. 293 Note 1 und S. 297 Note 3.

[6]) Festgabe S. 27 ff., 39 ff.

[7]) In G. Z. S. 166.

berg bildet die Kategorie der sogen. Wertrechte Kohlers, für welche es keine speziell hierfür anerkannte Rechtssätze gibt, nicht einen „Rechtsbegriff", sondern „bestenfalls ein Rechtsphänomen", das dazu noch „der inneren Einheit" ermangele. Wie an mehreren der sogen. Wertrechte nachgewiesen wird, hat Kohler trotz seiner Bezeichnung des Wertrechts als eines dinglichen Rechts nicht die nahen Zusammenhänge mit dem Schuldrecht verkannt. Daraus ergibt sich, daß es sich nach Kohlers eigenem Begriff bei diesen Wertrechten nicht um ein rein dingliches Recht, das sich in ausschließlicher Dinglichkeit erschöpfe, handeln kann.

Aus dem Vorstehenden geht wohl zur Genüge hervor, daß die Ansicht von der ausschließlichen Dinglichkeit des Schiffsgläubigerrechts sich nicht aufrechterhalten läßt.

Ebenso kann auch die Meinung von dem ausschließlich obligatorischen Charakter des Schiffsgläubigerrechts, die Pferdmenges[1]) noch als die herrschende bezeichnen konnte, nicht gebilligt werden. Das Handelsgesetz nennt wiederholt[2]) selbst das Recht des Schiffsgläubigers ein Pfandrecht. Der Wortlaut des Gesetzes spricht also bereits gegen das Vorliegen eines rein obligatorischen Rechts.

Es ist nun die Behauptung aufgestellt worden, das Gesetz habe mit dem Ausdruck „Pfandrecht" einen ganz besonderen Sinn verbunden wissen wollen. Nicht um ein wirkliches Pfandrecht, nicht um ein dingliches Recht handele es sich, wenn auch das Wort „Pfandrecht" im Gesetz sich vorfinde, vielmehr sei die Meinung des Gesetzes eine andere.

Für diese Behauptung hat vor allen Mittelstein[3]) und teilweise im Anschluß an ihn Pferdmenges[4]) den Nachweis zu erbringen versucht. Auf Grund von Belegstellen[5]) aus den Protokollen der das Handelsgesetzbuch beratenden Kommission wollen sie zu dem Resultat gelangen, daß das dem Schiffs-

---

[1]) Pferdmenges S. 29.

[2]) HGB. §§ 755, 756, 758, 759, 760 usw.

[3]) G. Z. Bd. 39 S. 245.

[4]) a. a. O. S. 9ff.

[5]) Auf diese Untersuchung im einzelnen einzugehen und nachzuprüfen, würde den Rahmen vorliegender Arbeit sehr überschreiten.

gläubiger zustehende Recht von der Kommission „mit Unrecht und in bewußter Anwendung eines verkehrten Sprachgebrauchs“[1]) „Pfandrecht“ genannt worden sei. Ein Pfandrecht liege nicht vor; kein dingliches Recht, sondern vielmehr ein obligatorisches Recht.

Diese obligatorische Theorie, die vor allen durch Ehrenbergs berühmt gewordene Abhandlung „Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht“ zahlreiche Anhänger[2]) gewonnen hat, geht dahin, daß von einem Pfandrecht im eigentlichen Sinne keine Rede sein könne, daß vielmehr das Schiffsgläubigerrecht ein ausschließlich obligatorisches Recht sei nach Analogie der mittels actio in rem scripta geltend gemachten Rechte.[3])

Auch in der Praxis finden sich Fälle, in denen diese Ansicht zugrunde gelegt ist. Entgegen der schon erwähnten[4]) dinglichen Auffassung des Landgerichts Hamburg hat das Hanseatische Oberlandesgericht[5]) entsprechend der Natur des Rechts „die das sogenannte Pfandrecht des Gläubigers verfolgende Klage“

---

[1]) Brodmann in G. Z. Bd. 52 S. 139.

[2]) Ehrenberg, Beschr. Haftung und G. Z. Bd. 27 S. 322; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 187 ff. und G. Z. Bd. 39 S. 245 ff.; Goldschmidt, Dissert. S. 40; Hans. OLG. in Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28 u. 1893 Nr. 24. Pappenheim bemerkt Bd. 2 S. 295 Anm. 2, daß Mittelstein in der zweiten Auflage seines Binnenschiffahrtsrechts Bd. 1 S. 414 ff. seine Ansicht in manchen Punkten geändert habe. Wenngleich Mittelstein S. 416 a. a. O. sich auch nicht mehr so scharf für die rein obligatorische Theorie ausspricht, so ist er u. E. aber dennoch dieser Gruppe zuzurechnen. Die Theorie der dinglich-obligatorischen Natur erkennt er wenigstens nicht als die notwendige Konstruktion an, indem er sagt: „Ob man in dem Recht des Schiffsgläubigers wegen seiner absoluten Wirkung gegen spätere Erwerber des Schiffes und gegen Pfandgläubiger auch ein dingliches Recht im Sinne des BGB. erblicken will, wie es jetzt Ehrenberg (d. h. in der Festgabe) tut, erscheint mir jedenfalls nicht nötig“.

[3]) Die Ausdrucksweise von Schaps S. 80 Anm. 1a zu § 486 „ausschließlich obligatorisches Recht, das sich aber als actio in rem scripta gegen jeden Eigentümer des Schiffsvermögens richte“, ist nicht richtig. Ein obligatorisches „Recht“ kann niemals „actio“ sein. Das der actio in rem scripta entsprechende Recht ist die obligatio in rem scripta. Denselben Fehler begeht Schaps bei der Wiedergabe der Ansicht von Pappenheim auf S. 81 Anm. 1c a. a. O.

[4]) vgl. oben S. 59.

[5]) Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28; ähnlich 1893 Hauptbl. Nr. 24.

für eine Forderungsklage wie die actio in rem scripta erklärt, d. h. „für eine Forderungsklage von der Eigenart, daß sie Befriedigung der Forderung nur aus dem bestimmten Sondergut des Schuldners begehren darf und als in rem scripta gegen jeden als Schuldner gerichtet werden kann, der das Sondergut in seiner Gewalt hat". Die Schwierigkeit, mit der diese Theorie zu kämpfen hat, ist die sehr bestrittene Frage nach der Person des Schuldners. Das Wesentliche der actio in rem scripta liegt darin, „daß der Eigentümer einer gewissen Sache als solcher in Anspruch genommen wird, daß die obligatio auf der Sache haftet und nur dadurch den Eigentümer trifft.[1])

Ohne jedoch die bestrittene Frage, ob sich die Obligation gegen den jeweiligen Eigentümer des Schiffsvermögens als Schuldner richte, hier entscheiden zu brauchen, kann die Theorie eines ausschließlich obligatorischen Rechts als nicht zutreffend bezeichnet werden. Gegen die Richtigkeit dieser Konstruktion sprechen zunächst die Gründe, die zugunsten der dinglichen Theorie angeführt wurden. Abgesehen davon, daß das Gesetz selbst das dem Schiffsgläubiger zustehende Recht wiederholt als Pfandrecht bezeichnet, lassen sich auch andere Zeichen einer Dinglichkeit nicht ganz ausscheiden, wie solche z. B. in den Bestimmungen enthalten sind,[2]) daß nach § 755 Abs. 2 HGB. das Schiffsgläubigerpfandrecht gegen jeden dritten Besitzer verfolgbar ist, oder daß gemäß § 776 a. a. O. die Schiffsgläubigerrechte dem Range nach jedem anderen dinglichen Rechte am Schiffe vorgehen. Der Annahme, daß das Gesetz den Ausdruck „Pfandrecht" zu Unrecht gebraucht habe, kann nur auf Grund einer zwingenden Beweisführung Geltung verschafft werden. Auszugehen ist stets von der Regel, daß Wille und Ausdruck des Gesetzes sich decken. Erst wenn erwiesen werden kann, daß die Ausdrucksweise des Gesetzes offensichtlich eine unrichtige ist, tritt der wahre Wille an die Stelle. Daß die Beweisführung von Mittelstein und ebenso von Pferdmenges aber nicht derart zwingend ist, um diese Folge herbeiführen zu können, hat Brod-

---

[1]) Seuffert, Arch. f. ziv. Prax. Bd. 4 S. 83; hier wird gerade die Bodmerei als für diese Rechtsnatur zutreffend bezeichnet.

[2]) Cosack S. 138.

mann[1]) auszuführen versucht, indem er sich gegen die Ansicht, das Gesetz habe für seine wahre Meinung einen falschen Ausdruck gebraucht, wendet und ebenfalls auf Grundlage der Kommissionsprotokolle umgekehrt ausführt, daß Sinn und Ausdrucksweise des Gesetzes sich sehr wohl decken. Ist aber der Ausdruck des Gesetzes richtig gewählt, dann steht diese Tatsache der Annahme einer ausschließlich obligatorischen Natur des Schiffsgläubigerrechts entgegen.

Außer diesen Momenten fällt nun noch ein anderer Umstand wesentlich ins Gewicht. Infolge der zahlreich gegen ihn erhobenen Einwände[2]) hat Ehrenberg, der als der eigentliche Begründer der Theorie des obligatorischen Rechts anzusehen ist, und auf den die Mehrzahl der Anhänger dieser Theorie sich stützt, sich veranlaßt gesehen, von seinem Standpunkt abzugehen und seine bisherige Ansicht, deren Begründung in einzelnen Teilen gegen ihn selbst verwandt wurde, zu ändern. Dadurch, daß Ehrenberg seine bisherige Theorie selbst nicht mehr hat aufrechterhalten können und diese in der „Festgabe der Göttinger Juristenfakultät für Regelsberger" einer Nachprüfung unterzog, die ihn zu einem abweichenden Resultat führte, muß die Lehre von der ausschließlich obligatorischen Natur des Schiffsgläubigerrechts im großen und ganzen als zerfallen bezeichnet werden. Denn mit Ehrenbergs Theorie fallen auch die Ansichten der Anhänger, die durchweg auf ihm aufbauten.

Da das Schiffsgläubigerrecht somit weder in der Bezeichnung als eines ausschließlich dinglichen, noch in der eines ausschließlich obligatorischen Rechts der Kritik standhalten kann, sich aber charakteristische Merkmale beider Rechtsarten nachweisen lassen, liegt die Folgerung nahe, das Schiffsgläubigerrecht als eine Verbindung dieser beiden Rechte anzusehen.

Und so hat sich denn auch eine dritte Meinung dahingehend ausgebildet, daß das Schiffsgläubigerrecht sich als eine Verbindung von dinglichen und obligatorischen Momenten charakterisiere.

---

[1]) GZ. Bd. 52 S. 136ff.

[2]) Besonders eingehend hat Pappenheim Bd. 2 § 25 Ehrenbergs Theorie einer Kritik unterzogen.

Diese Ansicht, die wohl als die jetzt herrschende anzusehen ist, findet ihre Vertreter vor allem in Cosack,[1] Ehrenberg,[2] Pappenheim,[3] Brodmann,[4] Schaps.[5] Während die genannten Autoren in ihren Resultaten sich im wesentlichen einig sind, gehen sie in ihren Begründungen zum Teil doch sehr weit auseinander.

Cosack[6] konstruiert die Rechte der Schiffsgläubiger im Falle der rein dinglichen Haftung in der Weise, daß er ihnen ein zweifaches Recht zuschreibt: „die persönliche Realobligation gegen den jeweiligen Besitzer des Schiffsvermögens und ein dingliches Recht (Pfandrecht) am Schiffsvermögen", indem er dabei unter der Realobligation eine „nicht individuell gegen den ursprünglichen Schuldner, sondern gegen den jeweiligen Besitzer des Schiffsvermögens" gerichtete Forderung versteht, die „nicht das ganze Vermögen des Schuldners, sondern eben nur das Schiffsvermögen" ergreift.

Diese Ansicht deckt sich im wesentlichen mit dem neuen Resultat, zu dem Ehrenberg im Gegensatz zu seinem früheren Standpunkt gelangt. Ehrenberg[7] faßt seine Theorie jetzt dahin zusammen, daß das Schiffsgläubigerrecht „eine sogen. Realobligation (obligatio in rem scripta[8]) und zugleich ein

[1] Cosack, Lehrb. 6. Aufl. Früher hat Cosack (nach Mittelstein S. 188 Anm. 8) die Theorie des rein dinglichen Rechts vertreten. Ähnlich wie Ehrenberg von der ausschließlich obligatorischen Theorie, ist Cosack in seiner Ansicht vom rein dinglichen Charakter zu dem Standpunkt der doppelten Rechtsnatur umgeschwenkt.

U. E. verkennt Lehmann (Lehrb. S. 126 Anm. 2) den jetzigen Standpunkt Cosacks. Lehmann vertritt die Theorie der reinen Dinglichkeit (a. a. O. S. 125) und ist der Ansicht, daß ungeachtet der Auflösung des Rechts in zwei Bestandteile tatsächlich auch Cosack auf diesem Boden stehe.

[2] Ehrenberg, Festgabe S. 23ff.

[3] Pappenheim Bd. 2 S. 290ff. u. 348; ferner in G. Z. Bd. 39 S. 308; Bd. 42 S. 434; Bd. 44 S. 599; Bd. 47 S. 144, 164.

[4] Brodmann S. 154 zu § 754 HGB.; G. Z. Bd. 52 S. 129, 342; Bd. 58 S. 600.

[5] Schaps S. 81 Anm. 1d zu § 486 und S. 753 Anm. 2 zu § 754.

[6] a. a. O. S. 138.

[7] Ehrenberg, Festgabe S. 45.

[8] „Nämlich ein Schuldverhältnis, dessen passive Seite sich nach der Herrschaft über die Sache richtet" (a. a. O. S. 35).

dingliches oder Sachenrecht im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches" ist.

Auch Pappenheim[1]) erkennt an, daß es sich bei dem Schiffsgläubigerrecht im vollen Einklange mit der Ausdrucksweise des Gesetzes um ein gesetzliches Pfandrecht am Schiffsvermögen handele, bestreitet aber, daß die durch das Pfandrecht gesicherte Forderung auf der Seite der Schuld als Realobligation an das Schiffsvermögen geknüpft ist, da er für diese Behauptung keinen genügenden Beweis erbracht sieht. Pappenheim bezeichnet deshalb[2]) kurz das Schiffsgläubigerrecht als ein durch gesetzliches Pfandrecht gesichertes Forderungsrecht und greift zur Begründung und zur Erklärung der Schuldseite zurück auf den Unterschied zwischen Schuld und Haftung gemäß altgermanischen Rechtsgrundsätzen. Dieser Konstruktionsversuch wird vor allem von Ehrenberg,[3]) der darin eine Lösung des Problems nicht finden kann, verworfen. Auch Brodmann[4]) hält ebenso wie Schaps[5]) die Unterscheidung von Schuld und Haftung nicht für danach angetan, auf die Frage neues Licht zu werfen. Brodmann bestreitet in seinen jüngsten Äußerungen zu diesem Problem,[6]) „daß, wie die Dinge heute noch liegen, einer mit diesen Begriffen (d. h. Schuld und Haftung) operierenden Theorie irgend ein Erkenntniswert zukommt", da für die bei diesen Begriffen notwendigen feinen Unterscheidungen „unserer Zeit das Verständnis verloren gegangen" sei. Gegen die Anwendung dieser „in dem dunklen Schoße der Jahrhunderte deutscher Vergangenheit" erwachsenen Begriffe, deren Zusammenbringen mit Schiffsgläubigerrecht und Reederhaftung auf „einem ganz willkürlichen Gedanken" beruhe, und deren historischer Zusammenhang noch keineswegs erwiesen sei, spreche die Entstehungszeit der Schiffsgläubigerrechte. Denn unser heutiges Schiffsgläubigerrecht „ist geschaffen in der Zeit von Montag, den 3. Mai 1859, bis Sonnabend, den 4. Juni

---

[1]) Pappenheim Bd. 2 S. 306.
[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 306; G. Z. Bd. 42 S. 434/35, Bd. 44 S. 599.
[3]) Festgabe S. 31 ff.
[4]) G. Z. Bd. 52 S. 166.
[5]) Schaps S. 81 u. 754.
[6]) G. Z. Bd. 59 S. 214.

1860, ist etwas, das menschlicher Verstand, ganz auf sich gestellt, nach dem Zwecke und der Absicht des Ganzen freigestaltet hat in Ableitung aus bewußt erfaßten obersten Leitgedanken; es ist ein durch und durch rationales Gebilde, entstanden auf dem Boden der damals herrschenden Wissenschaft des gemeinen Rechts". Brodmann sieht[1]) in dem Schiffsgläubigerrecht ein „mit Pfandrecht ausgestattetes Forderungsrecht aus Rechtsgeschäft (oder Delikt) mit der ..... Beschränkung des exequierenden Gläubigers auf einzelne bestimmte Objekte im Vermögen des Schuldners", und schließt sich damit im Resultat der Auffassung des Verfassers einer S—n unterzeichneten Fußnote zu einem in Seufferts Archiv[2]) mitgeteilten Urteil des Hans. Oberlandesgerichts v. 26. 2. 1886 an.

Die Stellungnahme der Praxis zu dieser Theorie anlangend, so scheint auch das Reichsgericht[3]) der Auffassung zuzuneigen, daß zweierlei Ansprüche in Frage kommen, indem es nämlich zu dem rein obligatorischen Standpunkt des Hans. OLG. Hamburg bemerkt, daß ihm die Dinglichkeit der Haftung und die dadurch gewährte Realsicherheit übersehen worden zu sein scheine, für deren Wegfall ein „nur persönlicher" Anspruch in vielen Fällen keinen Ersatz bieten werde.

Am zutreffendsten bezeichnet u. E. Schaps die in dem Anspruch des Schiffsgläubigers liegende Verbindung eines dinglichen und eines obligatorischen Rechts. Nach Schaps[4]) ist in dem Schiffsgläubigeranspruch ein Doppeltes zu sehen:

a) „ein obligatorisches Recht gegen den jeweiligen Reeder auf Befriedigung bei Vermeidung der Exekution in das Schiffsvermögen, und

---

[1]) G. Z. Bd. 52 S. 130.

[2]) Bd. 42 Nr. 135 S. 195 f. Wir neigen der Ansicht zu, daß S—n dieser Gruppe zuzurechnen ist. Seine Ausführungen, die in ihren Einzelheiten z. B. von Mittelstein (G. Z. Bd. 39 S. 246 f.) stark angegriffen worden sind, erscheinen allerdings geeignet, über seinen Standpunkt Zweifel hervorzurufen. So hat auch Schaps ursprünglich (S. 80 Anm. 1a zu § 486) S—n als Anhänger der dinglichen Theorie, später (S. 753 Fußnote 1 u. S. 754 Anm. 2) als Anhänger der Lehre von der doppelten Rechtsnatur bezeichnet.

[3]) vgl. Hans. GZ. Jahrg. 1893 Hauptbl. Nr. 24.

[4]) Schaps S. 81 Anm. 1d zu § 486.

b) ein zur Sicherung dieses obligatorischen Rechts bestehendes gesetzliches (bei der Bodmerei: vertragsmäßiges) Pfandrecht am Schiffsvermögen".

Es ist nun zu prüfen, ob diese Erklärung der Natur des Schiffsgläubigerrechts hinsichtlich der Bodmerei zutrifft. Denn wie wir bereits feststellten, sind für die Bodmereiansprüche im engeren Sinne dieselben Grundsätze anzuwenden, die für die Schiffsgläubigerrechte normiert sind. Hat also auch der Bodmereigläubigeranspruch einen Doppelcharakter?

Diese Frage wird bejaht werden müssen. Die Annahme der doppelseitig ausgeprägten Rechtsnatur ergibt eine befriedigende Lösung des Problems auch für die Bodmereigläubigeransprüche.

Wenn wir das Gesetz ganz unbefangen beim Wort nehmen, so finden wir aus der in § 679 HGB. gegebenen Definition der Bodmerei, daß dem Bodmereigläubiger „Ansprüche" zustehen. Welcher Art diese Ansprüche sind, läßt sich daraus entnehmen, daß die Bodmerei als ein Darlehnsgeschäft bezeichnet wird. Das Darlehen ist ein Vertrag, bei welchem der Darlehnsnehmer vertretbare Sachen unter der Verpflichtung zu Eigentum erhält, die Valuta in Sachen gleicher Art, Güte und Menge, oft auch ein Plus außerdem, zurückzugeben. Bei der Bodmerei sind außer dem hingegebenen Kapital noch die Prämie und unter Umständen Zinsen zu erstatten. Dieses bildet zusammen die Bodmereischuld. Der dem Bodmereigläubiger zustehende Anspruch ist das Recht auf Zurückzahlung der Bodmereischuld. Dieses ergibt auch § 696 HGB., der dem Gläubiger ein Befriedigungsrecht gewährt, falls ihm die Bodmereischuld nicht bezahlt wird. Wenn der Bodmereigläubiger in § 754 HGB. die Schiffsgläubigerrechte erhält, so gewähren ihm diese Rechte eben seine Forderungen.[1]) Also „Forderungen" sind, wie Pappenheim[2]) sagt, als „das logische prius" gedacht. Daß es sich für den Bodmereigläubiger aber „um wirkliche Forderungen, d. h. Gläubigerrechte aus Schuldverhältnissen"[2]) handelt, folgt daraus, daß ihr Entstehungsgrund,

[1]) argumentum: Die nachbenannten „Forderungen" gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers; und dazu sub Ziff. 6: die „Forderungen" der Bodmereigläubiger.

[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 291.

die causa, in einem Darlehnsgeschäft seerechtlicher Art liegt. Auch bereits früher[1]) hervorgehobene Momente beweisen das Vorliegen eines wirklichen Forderungsrechtes des Bodmereigläubigers: Das Gesetz hat Vorschriften über die Fälligkeit der Schuld in § 687 Abs. 1, über die Folgen des Verzugs daselbst in Abs. 2 getroffen. Verzinsung tritt nur bei einer Schuld, dem Gegenstand einer Forderung, ein.

Somit besteht kein Zweifel, daß der Bodmereigläubiger ein Forderungsrecht, ein „obligatorisches Recht" hat. Dieses Recht geht aber nicht auf Befriedigung schlechthin. Auch der Bodmereigläubiger will unstreitig Zahlung der Bodmereischuld.[2]) Aber er hat kein Recht auf Leistung einer bestimmten Person. Der Schuldner kann Zahlung leisten, ist aber zur Zahlung nicht verpflichtet. Im Nichtzahlungsfalle würde für den Gläubiger die Klage auf Zahlung ein zweckentsprechendes Mittel sein. Dem Bodmereigläubiger steht jedoch eine Forderungsklage nicht zu. Dadurch, daß der Bodmereinehmer die Darlehnssumme in Empfang genommen hat, schuldet er dem Gläubiger das Darlehen; er ist zur Zurückzahlung aber nicht verpflichtet. Es wird durch den Bodmereivertrag eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung nicht hergestellt.[3]) Falls der Bodmereigläubiger nicht freiwillig die Schuld bezahlt, bleibt dem Gläubiger nur die Möglichkeit einer Exekution in die verbodmeten Objekte.

„Zahle meine Forderung, die ich habe; zahlst du nicht, halte ich mich an die Pfandobjekte; willst du die Exekution jedoch vermeiden, dann befriedige meine Forderung." Derart ist der Gedankengang.

Gegen wen richtet sich nun dieses Recht auf Befriedigung bei Vermeidung der Exekution? Dem Bodmereigläubiger steht als ursprünglicher Schuldner der Bodmereiforderung der Reeder gegenüber, der das Darlehn aufgenommen hat bezw. durch seinen Schiffer hat aufnehmen lassen müssen. Wenn nun das Schiff veräußert wird, fragt es sich, ob dann noch der ursprüngliche Reeder

---

[1]) Oben § 4.

[2]) Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 188.

[3]) Prot. Bd. 6 S. 2615; vgl. auch Rehme S. 72.

der Schuldner ist, oder ob an seine Stelle der neue Schiffseigentümer tritt. Diese Frage, welche mit Pappenheims Lehre von der Schuld und Haftung eng zusammenhängt, ist lebhaft in der Theorie bestritten. Für die Erklärung der Natur des Bodmereigläubigeranspruchs ist die Frage nach der Natur des Schuldners gänzlich belanglos.[1]) Mag der ursprüngliche Reeder Schuldner der Bodmereiforderung bleiben oder mag die Bodmereischuld auf den jeweiligen späteren Reeder übergehen, „verpflichtet" ist niemals der Schuldner. Gegen ihn persönlich kann zur Herbeiführung einer Leistung nicht vorgegangen werden. Die Person des Schuldners zu kennen, wäre für den Gläubiger allerdings von Wert, wenn sie wegen der Schuld mit dem Machtmittel einer gerichtlichen Klage belangt werden könnte. Diese Möglichkeit entfällt aber dem Bodmereischuldner gegenüber. Der Bodmereigläubiger kann nur insofern einen Druck auszuüben versuchen, als er mit einer Exekution zu drohen vermag, falls er nicht befriedigt wird. Für ihn ist es daher wesentlich, zu wissen, wem gegenüber er wirksam den Hinweis geltend machen kann, daß er im Falle der Nichtbefriedigung zur Zwangsvollstreckung schreiten werde. Da er sich ausschließlich an die ihm verbodmeten Gegenstände zu halten hat, wirkt eine etwaige Exekution nur bei den Personen, deren Rechte durch ein solches Vorgehen beeinträchtigt werden. Lediglich diese Interessenten werden die geeigneten Personen sein, denen gegenüber der dem Bodmereigläubiger zustehende obligatorische Anspruch zur Geltung gebracht werden kann. Sie haben ein Interesse daran, den Bodmereigläubiger zu befriedigen und sich dadurch die verbodmeten Objekte zu erhalten. Es fragt sich deshalb allein, wer diese Personen sind, denen gegenüber ein Hinweis auf das Recht des Bodmereigläubigers auf Exekution im Falle der Nichtbezahlung der Forderung Aussicht auf Erfolg verspricht.

Hierbei muß entschieden werden, ob es sich um Schiff und Fracht, oder um Ladung handelt. Wenn Schiff und Fracht verbodmet sind, beeinträchtigt die Vollstreckung die Rechtssphäre der an diesen Objekten Berechtigten, nämlich des Eigentümers des Schiffes und des Gläubigers der Frachtforderung, das ist aber mit

---

[1]) Pferdmenges, Dissert. S. 30.

anderen Worten des Reeders. Denn da das Pfandrecht am Schiff gegen jeden dritten Besitzer verfolgbar ist und das Erlöschen des Pfandrechts an der Frachtforderung im Falle der Einziehung eine persönliche Haftung des Reeders herbeiführt, wird durch eine Exekution im Resultat schließlich stets der Reeder getroffen. Wir dürfen deshalb den jeweiligen Reeder als die Person bezeichnen, gegen die sich der obligatorische Anspruch des Gläubigers auf Befriedigung bei Vermeidung der Exekution richtet, soweit Schiff und Fracht in Frage kommt. Ist die Ladung verbodmet, so bestimmt sich als diese Person in entsprechender Weise derjenige Ladungsinteressent, dessen Recht an den Gütern durch eine Zwangsvollstreckungshandlung vernichtet wird.

Mit dem gekennzeichneten obligatorischen Recht des Bodmereigläubigers ist gleichzeitig ein Pfandrecht verbunden, das ihm kraft Vertrages zur Sicherung seiner Ansprüche an den verbodmeten Objekten eingeräumt worden ist. Das Bestehen dieses Pfandrechts, denn um ein solches handelt es sich bei der Bodmerei zweifellos, ergeben klar die Bestimmungen der §§ 679, 691, 755, 759 Abs. 2 HGB. Ohne dieses Pfandrecht ist ein Bodmereivertrag überhaupt nicht existent.

Somit können wir sagen, daß der Bodmereigläubigeranspruch sich nach zwei Richtungen hin geltend macht, die für seine Rechtsnatur bestimmend sind:

Neben dem obligatorischen Recht des Bodmereigläubigers auf Befriedigung bei Vermeidung der Exekution in die Bodmereiobjekte, das bei Verbodmung von Schiff und Fracht gegen den jeweiligen Reeder, bei Verbodmung der Ladung gegen die Ladungsinteressenten zur Geltung kommt, besteht damit verbunden zu dessen Sicherung ein vertragsmäßiges Pfandrecht an den verbodmeten Gegenständen.

III. Die prozessuale Geltendmachung der Bodmereigläubigeransprüche.

§ 7.

Dem Bodmereigläubiger bieten sich mehrere Wege, seine Ansprüche zur Geltung zu bringen und sein Recht zu verwirklichen.[1])

I. Einen nur provisorischen Charakter zeigen die Maßregeln, die der Bodmereigläubiger als Sicherungsmittel für seine künftige Befriedigung anwenden kann[2]): nämlich die Ausübung der Retention und die Beantragung einer Arrestierung des ihm haftenden Sonderguts oder eines Erlasses einer einstweiligen Verfügung über diese Gegenstände.

1. Die Retention wird für den Bodmereigläubiger hinsichtlich der Fracht niemals, hinsichtlich des Schiffes nur dann in Frage kommen können, wenn es sich um Trümmer desselben handelt, die er in seinen Gewahrsam bekommen hat. Dagegen kann diese Maßnahme im weiteren Umfange den Ladungsinteressenten gegenüber praktisch werden. Solange die Güter noch nicht ausgeliefert worden sind, sondern sich noch in der Gewalt des Schiffers befinden, kann er daran ein Zurückbehaltungsrecht ausüben lassen. Nach § 694 HGB. ist der Schiffer dem Gläubiger

---

[1]) Wir sehen ab von den Prozessen, die sich daraus ergeben können, daß über die Herausgabe der hinterlegten Summe geklagt werden muß, weil sich mehrere angeblich berechtigte Bodmereibriefinhaber als Gläubiger gemeldet hatten, oder daß über die Rangordnung mehrerer Pfandgläubiger, insbesondere Bodmereigläubiger, Meinungsverschiedenheiten bestehen.

[2]) vgl. zum folgenden Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 106 ff., 261 ff.; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 99 ff., 187/88; Goldschmidt, Dissert. S. 6 ff.

gegenüber bis zu dessen Befriedigung oder Sicherstellung zur Retention der Güter sogar verpflichtet.

Durch diese Maßnahmen sichert der Gläubiger seine spätere Exekution in diese Gegenstände. Sein Retentionsrecht entfällt daher, sobald ihm eine anderweitige Sicherheit in gleicher Höhe gestellt wird.

2. Ist eine Retention nicht möglich oder erscheint dem Gläubiger die dadurch bewirkte Sicherheit nicht genügend, dann kann er die Hilfe des Gerichts in Anspruch nehmen und Arrestierung oder Erlaß einer einstweiligen Verfügung hinsichtlich der Bodmereiobjekte beantragen. Die Arrestierung, für die im übrigen die Vorschriften der Zivilprozeßordnung mit Ausnahme der sonst erforderlichen Glaubhaftmachung des Arrestgrundes maßgebend sind, ist für den Bodmereigläubiger bereits vor der Fälligkeit seiner Forderungen möglich, sobald nur das Schiff im Bestimmungshafen der Bodmereireise eingetroffen ist.[1]) Das Interesse des Bodmereigläubigers, der sich nur an die verbodmeten Gegenstände halten kann,[2]) erfordert diese Begünstigung, da er stets Gefahr läuft, dadurch, daß das Schiff wieder den Hafen verläßt, oder die Fracht eingezogen oder die Ladung an einen gutgläubigen Dritten ausgehändigt wird,[3]) in seiner Rechtslage wesentlich beeinträchtigt zu werden, und dieses um so mehr, als ein Schiff, sobald es segelfertig ist, nicht mehr mit Arrest belegt werden darf.[4])

Durch die Arrestanlegung erwirbt der Gläubiger ein Pfandrecht an den arrestierten Gegenständen, das dem vertragsmäßigen völlig gleichkommt.[5]) Da der Bodmereigläubiger jedoch ohnedies bereits sein Pfandrecht an den Gegenständen besitzt, hat die Beantragung des Arrestes für ihn insofern keinen Wert.[6]) Er vermag aber durch diese Maßnahme das Schiff örtlich festzuhalten und so die spätere Durchführung der Zwangsvollstreckung zu sichern.[7])

---

[1]) HGB. § 691 Abs. 2.
[2]) Prot. Bd. 6 S. 2586.
[3]) Schaps S. 583 Anm. 3 zu § 691.
[4]) HGB. § 482 Abs. 1.
[5]) ZPO. § 930 Abs. 1 Satz 2 in Verb. mit § 804 Abs. 1 u. 2.
[6]) vgl. dazu Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 110 Ziff. 3.
[7]) Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 101.

Den Erlaß einer einstweiligen Verfügung, deren Ausführungsweise das Gericht nach freiem Ermessen, bei Schiffen zweckentsprechend wohl regelmäßig durch Anordnung einer Sequestration bestimmt, wird der Bodmereigläubiger in Fällen beantragen, in denen der Umfang des ihm haftenden Sonderguts fraglich ist.[1])

II. 1. Wird der Bodmereigläubiger zur Zahlungszeit nicht befriedigt, muß er seine Rechte zwangsweise geltend machen: er kann sich gemäß § 696 Abs. 1 HGB. nach den für die Zwangsvollstreckung geltenden Vorschriften aus den verbodmeten Gegenständen befriedigen. Ein außergerichtliches Verkaufsrecht, wie es sonst der Pfandgläubiger wohl hat, steht dem Bodmereigläubiger mithin nicht zu,[2]) sondern er hat die Realisierung seines Pfandrechts nach den Grundsätzen der Zwangsvollstreckung durchzuführen, die je nach der Art der Gegenstände, aus denen er sich befriedigen will, und deren Auswahl in seinem Belieben steht, verschieden sind. Es sind für die Befriedigung aus dem Schiff §§ 162 ff. des Reichsgesetzes über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung, aus der Fracht §§ 828 ff. ZPO. und aus der Ladung §§ 803 ff. ZPO. maßgebend.

Der Bodmereigläubiger hat das Recht, die verbodmeten Objekte zu seiner Befriedigung zur Zwangsvollstreckung zu bringen. Eine Zwangsvollstreckung kann aber erst beginnen, wenn der Gläubiger einen vollstreckbaren Titel im Sinne der Zivilprozeßordnung[3]) beibringen kann. Die vollstreckbaren Titel setzen zumeist — sofern nicht ein Vergleich gemäß § 510 ZPO., eine sogen. guarantigiierte Urkunde nach § 794 Ziff. 5 ZPO.,[4]) oder ein im Mahnverfahren erlangter Vollstreckungsbefehl[5]) vorliegt — die Erhebung einer Klage voraus. Es muß deshalb auch der Bodmereigläubiger, wenn er sich befriedrigen will, klagen. Daß

---

[1]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 111.

[2]) Makower Bd. 2 S. 152 zu § 696.

[3]) Mittelstein in G. Z. Bd. 39 S. 259.

[4]) Schaps S. 587 Anm. 2 zu § 696; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 451 zu § 696, Fußnote.

[5]) Da der Bodmereigläubiger die Zahlung einer bestimmten Geldsumme verlangt, kann er auch den Weg des Mahnverfahrens einschlagen und den Erlaß eines Zahlungsbefehls beim Amtsgericht beantragen.

seine Ansprüche fällig sein müssen, ist ohne Zweifel, denn vorher hat er überhaupt kein Befriedigungsrecht.

2. Beabsichtigt der Bodmereigläubiger, Klage zu erheben, so hat er die Wahl zwischen zwei Prozeßarten. Er kann den Weg des ordentlichen Verfahrens einschlagen oder sich des besonderen Vorschriften unterliegenden Urkundenprozesses bedienen. Letztere Prozeßart, die wegen einer beschleunigten Durchführung für ihn von besonderem Werte ist, kann der Bodmereigläubiger jedoch nur benutzen, wenn er sämtliche zur Begründung seines Anspruchs erforderlichen Tatsachen durch Urkunden, von denen vor allem der Bodmereibrief in Frage kommt, beweisen kann.

3. Zuständig für die Klage ist sachlich wohl meistens, da Bodmereidarlehen unter 300 Mk., welche die Zuständigkeit des Amtsgerichts begründen würden, kaum vorkommen dürften, das Landgericht, und zwar nach Maßgabe des § 101 Ziff. 3 f. GVG. stets die daselbst gebildete Kammer für Handelssachen.

Für die örtliche Zuständigkeit sind zunächst ebenfalls die Vorschriften der Zivilprozeßordnung maßgebend. Daneben kommen, mit ihnen konkurrierend und durch die Zivilprozeßordnung nicht berührt,[1]) Vorschriften des Handelsgesetzbuchs in Betracht, durch welche ein neuer besonderer Gerichtsstand geschaffen wird: der Gerichtsstand des Heimatshafens im Sinne des § 480 HGB. In diesem Gerichtsstand, der keineswegs „auch nur als das bevorzugte forum" anzusehen ist,[2]) „kann" der Reeder und ebenso der Schiffer vom Bodmereigläubiger stets klageweise belangt werden.[3]) Außerdem ist durch ständige Rechtsprechung ganz allgemein anerkannt, daß jeder Schiffsgläubiger, mithin auch der Bodmereigläubiger, dort Klage erheben kann, wo sich zur Zeit der Klagerhebung ihm haftende Objekte befinden.[4])

---

[1]) § 13 Abs. 1 EG. z. ZPO.

[2]) Hans. GZ. Jahrg. 1875 Hauptbl. Nr. 105.

[3]) Für den Reeder § 488, für den Schiffer § 761, da es sich bei der Geltendmachung der Bodmereiansprüche stets um Befriedigung als Schiffsgläubiger handelt; vgl. dazu Schaps S. 92 Anm. 4 zu § 488, S. 587 Anm. 3 zu § 696; Boyens-Lewis Bd. 2 S. 451 zu § 696; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 194; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 266.

[4]) Hans. GZ. Jahrg. 1901 Hauptbl. Nr. 20 und die dort zitierten Entscheidungen des Handelsgerichts Hamburg in Hans. GZ. 1875 Nr. 103 und des

4. Gegen wen hat der Bodmereigläubiger seine Klage zu richten? Eine bestimmte Person kann er auf Leistung nicht verklagen, sondern er kann nur Befriedigung aus den Bodmereiobjekten beanspruchen. Daraus ist zu folgern, daß die Person, gegen welche zur Erreichung dieses Zieles Klage zu erheben ist, in einem gewissen „Gewaltverhältnis" zu den verbodmeten Objekten stehen muß.[1])

Maßgebend ist hierfür stets der Moment der Klagerhebung, nicht der Zeitpunkt des Abschlusses des Bodmereivertrages bezw. der Entstehung des Anspruchs.[2])

Die Passivlegitimation bestimmt sich je nach den Objekten, aus denen die Befriedigung erfolgen soll, verschieden. Denn Schiff und Fracht gehören dem Reeder, an der Ladung sind die Ladungsinteressenten die Berechtigten.

a) Will der Bodmereigläubiger sich aus Schiff und Fracht[3]) befriedigen, muß er seine Klage gegen den Reeder oder den Schiffer richten.[4])

Ist ein Ausrüstungsvertrag im Sinne des § 510 HGB. geschlossen worden, wird der Ausrüster im Verhältnis zu dritten Personen wie ein Reeder behandelt; dem Reeder steht der Ausrüster gleich. Der Bodmereigläubiger hat daher in solchem Falle die Klage gegen diesen zu richten, während der wirkliche Reeder nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen[5]) dem Bodmerei-

---

Obergerichts Hamburg, daselbst Nr. 105; ferner vgl. Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 194; Schaps S. 92 Anm. 6 zu § 487 und S. 587 Anm. 3 zu § 696; Boyens-Lewis Bd. 1 S. 237 zu Art. 455 und Bd. 2 S. 451 zu § 696; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 266; Seufferts Arch. Bd. 56 S. 159; Makower S. 199 zu § 761; Pappenheim Bd. 2 S. 241 hält diese Ansicht für unbegründet; sollte, falls Pappenheim recht hätte, sich hier vielleicht Reichsgewohnheitsrecht ausbilden?

[1]) Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 191; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 112, 264.

[2]) Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28; Ehrenberg in G. Z. Bd. 27 S. 323; Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 416; Schaps S. 587 Anm. 6 zu § 696.

[3]) Bezw. aus Surrogaten, für die Entsprechendes gilt.

[4]) HGB. § 696 Abs. 2.

[5]) HGB. § 510 Abs. 2; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 171, 282.

gläubiger gegenüber intervenieren kann. Hat das Schiff zur Zeit der Klagerhebung einen Ausrüster, dann kommt der eigentliche Reeder als Beklagter gar nicht in Betracht. Damit der wirkliche Reeder zu Recht beklagt werden kann, ist notwendig, daß er sein Schiff zur Zeit der Klagerhebung selbst zum Erwerb durch die Seefahrt verwendet.

Sobald er sein Schiff von einer anderen Person als Ausrüster benutzen läßt, hört im Verhältnis zum Bodmereigläubiger seine Qualifikation als Reeder auf.[1])

Ist die Klage gegen den Schiffer erhoben worden, so ist das gegen ihn ergangene Urteil auch dem Reeder gegenüber wirksam.[2]) Diese Bestimmung ist für den Bodmereigläubiger von Vorteil, weil er die Person des jeweiligen Schiffers am leichtesten feststellen kann, wenn z. B. das Schiff sich fern vom Heimatshafen oder vom Sitz des Reeders befindet. Gegen den Schiffer ist die Klage stets zulässig, selbst im Heimatshafen, wo sonst seine Vollmacht ruht.[3]) Zwar wird dieses in § 696 HGB. nicht ausdrücklich hervorgehoben, es ist jedoch aus den für die Schiffsgläubiger im allgemeinen geltenden Bestimmungen des § 761 HGB. zu entnehmen, die im übrigen inhaltlich § 696 entsprechen. Hätte dem Bodmereigläubiger die Möglichkeit, den Schiffer auch im Heimatshafen zu verklagen, entzogen sein sollen, würde § 696 als speziellere Bestimmung diese Ausnahme besonders haben aufnehmen müssen. Die Bedeutung des Satzes, daß der Reeder das gegen den Schiffer ergangene Urteil anerkennen muß, liegt lediglich darin, daß der Reeder nicht „nach Durchführung des Prozesses gegen den Schiffer eine wiederholte gerichtliche Verhandlung der Sache mit ihm selbst und eine neue Urteilsfällung beantragen" kann.[4])

Vielfach wird außerdem jeder dritte Besitzer des Schiffes bezw. jeder Zessionar der Fracht für passiv legitimiert gehalten.[5]) Diese

---

[1]) Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 191/92.

[2]) HGB. § 696 Abs. 2 Halbsatz 2.

[3]) Makower Bd. 2 S. 199 zu § 761.

[4]) Prot. Bd. 6 S. 2928.

[5]) Schaps S. 587 Anm. 8 zu § 696, S. 763 Anm. 11 zu § 761; Gold-

Ansicht muß jedoch als irrtümlich bezeichnet werden. Ihre Anhänger stützen sich auf Abs. 2 des § 755 HGB., der das Pfandrecht als gegen jeden dritten Besitzer verfolgbar erklärt. Wenn in dieser Bestimmung ausgedrückt sein soll, daß jeder dritte Besitzer verklagt werden könne, so wäre nicht einzusehen, weshalb in § 761 Abs. 2 nochmals besonders hervorgehoben wird, daß der Schiffsgläubiger außer gegen den Reeder auch gegen den Schiffer klagen könne; diese Bestimmung würde sich dann als selbstverständlich erübrigen. Es darf aber nicht übersehen werden, daß zwischen dem für Schiffsgläubiger allgemein geltenden § 761 Abs. 2 und dem für Bodmereigläubiger insbesondere maßgebenden § 696 Abs. 2 ein wesentlicher Unterschied besteht: der Schiffsgläubiger „kann" gegen den Reeder und Schiffer klagen, die Klage des Bodmereigläubigers aber „ist" gegen diese Personen zu richten. Weshalb macht das Gesetz diesen Unterschied in seiner Ausdrucksweise? Es soll damit gesagt werden, daß nur die in § 696 Abs. 2 benannten, und keine anderen Personen passiv legitimiert sind, daß der Bodmereigläubiger eben nicht gegen jeden dritten Besitzer klagen kann.[1]) § 755 Abs. 2 dagegen besagt für den Bodmereigläubiger nichts Prozessuales, sondern drückt aus, daß sein Pfandrecht nicht, wie solches beim gewöhnlichen Mobiliarpfandrecht nach § 936 BGB. der Fall ist, in den Händen dritter Personen erlischt.[2])

Die gekennzeichnete Regelung der Passivlegitimation muß ebenso Geltung finden, wenn es sich nur noch um Schiffstrümmer handelt. Auch an diesen besteht das Pfandrecht des Bodmereigläubigers fort. Wenn Ehrenberg[3]) meint, daß hier regelmäßig Reeder oder Schiffer nicht vorhanden sind und sich der Gläubiger aus diesem Grunde gegen den Besitzer der Trümmer wenden müsse, so ist u. E. darauf hinzuweisen, daß der Bodmereigläubiger zunächst doch wissen muß, ob die Trümmer zu dem ihm ver-

---

schmidt, Dissert. S. 8; Ehrenberg, Beschr. Haftung insbes. S. 266; derselbe, Festgabe S. 15ff. u. a.

[1]) Pappenheim Bd. 2 § 21 S. 236f.

[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 238.

[3]) Ehrenberg, Festgabe S. 14; vgl. auch Goldschmidt, Dissert. S. 9/10.

haftenden Schiffe gehören. Sind sie nicht als solche erkennbar, die ihm verhaftet sind, wie soll er dann seine Rechte an diesen Resten nachweisen können? Erkennt er sie aber als zugehörig, dann ist ihm mit dem Schiff, von dem die Trümmer stammen, auch Reeder und Schiffer bekannt.

b) Wenn der Bodmereigläubiger in Ansehung der Ladung Klage erhebt, so ist zu unterscheiden, ob die Güter[1]) sich noch beim Schiffer befinden oder bereits ausgeliefert worden sind, und ferner ob sie letzterenfalls sich noch im Besitz des ersten Empfängers befinden oder bereits weitergegeben worden sind.

Solange die Ladung noch nicht ausgeliefert worden ist, muß die Klage gegen den Schiffer gerichtet werden;[2]) dieser allein ist für die Klage des die Ladung zu seiner Befriedigung in Anspruch nehmenden Bodmereigläubigers passivlegitimiert. Gegen irgendeinen Ladungsinteressenten ist das Klagerecht ausgeschlossen.[3]) Solange die Reise nicht beendet ist, gilt der Schiffer nach § 535 HGB. als gesetzlicher Vertreter der Ladungsinteressenten. Mit der Beendigung der Bodmereireise hört diese Vertretungsmacht eigentlich auf. Das praktische Bedürfnis erfordert jedoch, um dem Bodmereigläubiger Unzuträglichkeiten zu ersparen, daß der Schiffer wenigstens in prozessualer Hinsicht auch so lange, als die Ladung noch nicht an den Empfänger ausgeliefert worden ist, als Vertreter anzusehen ist.[4])

Wenn die Ladung aber an den Empfänger[5]) ausgeliefert worden ist, kann die Klage nicht mehr gegen den Schiffer angestrengt werden, vielmehr ist alsdann der Empfänger der rechte Beklagte.[6]) Er ist in Ansehung der Ladung auch eigentlich der Bodmereinehmer, weil durch die Bodmereiaufnahme seine Güter gerettet worden sind.[7])

---

[1]) Entsprechendes gilt für die Surrogate.

[2]) HGB. § 692 Abs. 2; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 112 f.

[3]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 113.

[4]) Prot. Bd. 6 S. 2587.

[5]) Über den Begriff des Empfängers s. oben S. 31 Anm. 3.

[6]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 114; Schaps S. 588 Anm. 10 zu § 696.

[7]) Prot. Bd. 6 S. 2587/88.

Die Passivlegitimation des Empfängers ist dahin beschränkt, daß die Güter sich zur Zeit der Klagerhebung auch noch ganz oder teilweise bei ihm befinden müssen. Der Art. 697 Abs. 2 a. HGB. hatte einen Zusatz, nach dem die Güter sich noch bei dem Empfänger oder einem anderen befinden mußten, welcher für ihn besaß. Diese Bestimmung hat das neue Handelsgesetzbuch in § 696 Abs. 2 fallen gelassen. Um angeben zu können, wie lange der Empfänger passivlegitimiert ist, muß Abs. 3 des § 696 a. a. O. herangezogen werden,[1]) nach welchem der Bodmereigläubiger zum Nachteile eines dritten Erwerbers, der den Besitz der Ladung in gutem Glauben erlangt hat, von seinen Rechten keinen Gebrauch machen kann. Sein Pfandrecht geht durch den gutgläubigen Erwerb des Dritten zwar nicht unter, kann aber, solange bessere Rechte des Dritten vorgehen, nicht geltend gemacht werden. Wird der gutgläubige Dritte nicht beeinträchtigt, kann demnach gegen ihn vorgegangen werden. Daraus folgt aber weiter, daß der Empfänger so lange als Beklagter anzusehen ist, als nicht ein dritter Erwerber den Besitz der Ladung erlangt hat. Hat ein Dritter die Güter erlangt und war er hinsichtlich der darauf lastenden Rechte des Bodmereigläubigers mala fide, muß gegen ihn die Klage erhoben werden; war er dagegen gutgläubig, dann ist gegen ihn eine Klage, durch deren Erledigung er benachteiligt werden würde, unzulässig. Denn um den dritten Bewerber belangen zu können, muß der Kläger beweisen, daß jener bösgläubig gewesen ist.[2]) Die entgegengesetzte Ansicht,[3]) daß der Beklagte seinen gutgläubigen Besitzerwerb einredeweise geltend machen müsse, ist mit § 696 Abs. 3 nicht in Einklang zu bringen. Der Kläger muß doch das Vorliegen der Voraussetzungen beweisen, unter denen er dritten Erwerbern gegenüber von seinen Rechten Gebrauch machen kann.

Maßgebend für die Person des Beklagten ist auch in An-

---

[1]) Pappenheim Bd. 2 S. 360—362.

[2]) Schaps § 589 Anm. 20 zu § 696; scheinbar auch Pappenheim Bd. 2 S. 369.

[3]) Von Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 134 ff. und Goldschmidt, Dissert. S. 18 vertreten.

sehung der Ladung stets der Zustand zur Zeit der Klagerhebung; im übrigen ist der jeweilige Besitzer völlig gleichgültig.

5. Das Ziel, welches der Kläger zu erreichen sucht, ist zweifellos, Bezahlung seiner Ansprüche zu erlangen.[1]) Doch kann der Bodmereigläubiger seinen Klagantrag nicht schlechthin auf Zahlung richten, denn wenn der auf Bezahlung der Schuld lautenden Klagbitte ohne weitere Einschränkung entsprochen würde, so könnte der Kläger auf Grund des rechtskräftigen Urteils mit Zwangsvollstreckungsmaßregeln gegen den Beklagten vorgehen, insbesondere ihn pfänden lassen und ihn „überhaupt persönlich zur Bezahlung der festgesetzten Schuld zwingen".[2]) Solches ist ihm aber verwehrt. Der Bodmereigläubiger hat lediglich das Recht, die verbodmeten Objekte als Pfand zu behandeln und sich aus ihnen bezahlt zu machen. Er kann nicht gegen den Beklagten in einer Weise vorgehen, die dessen persönliche Haftung voraussetzt. Nur Exekution in die Gegenstände, nicht einmal Besitzerlangung oder Herausgabe des Pfandes kann begehrt werden.[3]) Zwar steht dem Bodmereigläubiger ein Pfandrecht an den Objekten zu, doch bedeutet dieses nur, daß er beim Zusammentreffen mit anderen Gläubigern ein bestimmt geregeltes Recht auf Bevorzugung hat, nämlich bei Verwertung der Objekte an einer durch die gesetzliche Rangordnung fixierten Stelle Berücksichtigung zu finden; nicht aber kann er die Herausgabe des Gegenstandes verlangen. Um sich an die Pfandobjekte halten zu können, muß er eben in diese Gegenstände Zwangsvollstreckungshandlungen vornehmen. Dazu bedarf er eines Titels, aus dem sich diese Befugnis ergibt. Das petitum des Klägers geht deshalb dahin, sich im Falle der Nichtbezahlung befriedigen zu können. Das Befriedigungsrecht hat der Kläger, wenn feststeht, daß er rechtsgültige Ansprüche geltend machen kann. Aus diesem Grunde bedarf es in dem Urteil auch eines Ausspruches über die Gültigkeit der klägerischen Forderung,

---

[1]) Ehrenberg, Festgabe S. 7 u. 16; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 188/89.

[2]) Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28.

[3]) Hans. GZ. Jahrg. 1883 Hauptbl. Nr. 77.

dahin lautend, daß Zahlung der Schuld verlangt werden kann. Auf Zahlung schlechthin kann das Urteil nicht lauten, sondern nur auf Zahlung mit der Beschränkung in dem Sinne, daß im Falle der Nichtzahlung eine Befriedigung durch Exekution nur aus den Bodmereiobjekten gesucht werden darf.

Es fragt sich nun, ob bereits in dem Klagantrag die beiden Momente, Zahlung und eventuelle Befriedigung aus dem Sondergute, enthalten sein müssen,[1]) oder ob das petitum auf Zahlung schlechthin gestellt werden kann,[2]) mit der Wirkung, daß alsdann der Richter von Amts wegen die Beschränkung im Tenor aufzunehmen hat.

In welcher Weise die Beschränkung der Befriedigung auf das Pfandgut ausgedrückt wird, ist unerheblich; es muß für genügend erachtet werden, wenn der Klagantrag derart formuliert ist, daß aus ihm ein Hinweis auf das Sondergut ersehen werden kann.

Es ist notwendig, daß in der Klage bereits ein Hinweis auf die Exekutionsbeschränkung aufgenommen wird. Fehlt dieses Erfordernis und wird ohne Einschränkung einfach auf Zahlung geklagt, so ist jedoch die Klage nicht abzuweisen. Der Kläger hat nicht etwas gefordert, was ihm überhaupt nicht zukommt, sondern er hat zuviel gefordert. In der bloßen Forderung der Zahlung liegt eine plus petitio, es kann nur Zahlung mit Beschränkung der etwaigen Exekution verlangt werden. Der eingeklagte Anspruch und der wirklich bestehende sind „quantitativ verschieden".[3]) Ist in der Klage unzweideutig zum Ausdruck gelangt, daß der Kläger jedenfalls wenigstens so viel geltend macht, als ihm durch das Gesetz gestattet wird, so hat der Richter dieses im Tenor des Urteils zu berücksichtigen, indem er dem Gläubiger diesen Teil zusprechen und hinsichtlich der Mehr-

---

[1]) So z. B. Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 127; Goldschmidt, Differt. S. 15; Schaps S. 588 Anm. 14 zu § 696; Schröder bei Endemann S. 255.

[2]) So z. B. Ehrenberg, Festgabe S. 8; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 190; Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 33 u. Jahrg. 1900, Hauptbl. Nr. 61.

[3]) Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 190.

forderung die Klage abweisen muß.[1]) Diese Lösung befolgt auch das Reichsgericht,[2]) das in einem Prozeß, in welchem das petitum einer Einschränkung ermangelte, nicht auf Klagabweisung, sondern auf Verurteilung unter Beschränkung der Haftung auf das Sondergut erkannte.

Wenn Pappenheim[3]) den Klagantrag „auf Duldung der Zwangsvollstreckung" in die Objekte „wegen Kapital, Zinsen und Kosten" gerichtet wissen will, so wird diese Forderung zwar seiner Unterscheidung von „Schuld und Haftung"[4]) gerecht, dürfte jedoch u. E. nur eine Wortverschiedenheit bedeuten, ohne im Resultat zu abweichenden Ergebnissen zu führen. Die Feststellung der Urteilssumme auf einen bestimmten Betrag ist für die Durchführung der Zwangsvollstreckung unerläßlich.[5]) Auch bei Pappenheims Formulierung, die beide Momente — Zahlung und Exekutionsbeschränkung — zum Ausdruck bringt, muß über die Forderung erkannt werden; denn diese ist grundlegend. Zahlt der Beklagte noch vor der Vollstreckung, dann ist die Exekution nicht mehr möglich, gleichgültig ob „Zahlung bei Vermeidung der Exekution" oder „Duldung der Exekution wegen nicht bezahlter Forderungen" verlangt worden ist.[6])

6. Die Realisierung des Bodmereigläubigeranspruchs kann dadurch vereitelt werden, daß der Beklagte die Einrede der Verjährung geltend macht. Das Seerecht kennt eine besondere kurze Verjährungsfrist, die für Bodmereigläubigerforderungen hinsichtlich Schiff und Fracht gemäß § 901 Satz 1 HGB. und hinsichtlich der Ladung nach § 904 a. a. O. ein Jahr beträgt und nicht,

---

[1]) Schaps S. 588 Anm. 14 zu § 696; Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28.

[2]) In der Sache Bresse kontra Nordd. Lloyd, zit. in Hans. GZ. Jahrg. 1886 Hauptbl. Nr. 28 letzte Spalte.

[3]) Pappenheim Bd. 2 S. 244, unter Berufung auf Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 S. 425, der diese Formulierung nur der Natur der Rechte entsprechender erachtet, ohne jedoch abweichende Anträge damit abzulehnen.

[4]) vgl. oben S. 67.

[5]) Hans. GZ. Jahrg. 1900 Hauptbl. Nr. 58.

[6]) Die von Pappenheim a. a. O. Note 5 zit. Entsch. aus Hans. GZ. Jahrg. 1903 Hauptbl. Nr. 128 kann seine Ansicht nicht stützen, da sie sich gar nicht mit unserer Frage befaßt, sondern nur feststellt, ob in dem konkreten Streitfall beschränkte Haftung Platz zu greifen habe.

wie nach Art. 908 Ziff. 4, 909 a. HGB., schon mit dem Ablauf des Fälligkeitstages, sondern erst mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fälligkeit eingetreten ist, beginnt.[1])

Wenn das Gesetz als den Gegenstand der Verjährung die „Forderung" des Bodmereigläubigers bezeichnet, so entsteht ein Zweifel darüber, ob hiermit der obligatorische Anspruch, die Forderung im eigentlichen Sinne, oder der dingliche Anspruch, das zur Sicherung der Forderung dienende eigentliche Pfandrecht, getroffen werden soll.[2]) Daraus, daß § 902 a. a. O. noch besonders von den persönlichen Ansprüchen handelt, kann entnommen werden, daß hiermit ein Gegensatz zu den dinglichen Ansprüchen gebildet werden sollte, die in § 901 geregelt sind und nach dem Sinne der Protokolle[3]) scheinbar als die bedeutsameren angesehen werden. Auf diesem Standpunkt steht auch das Reichsgericht,[4]) das durch die Verjährung das dingliche Recht des Schiffsgläubigers, also auch des Bodmereigläubigers, untergehen läßt.

Für die Bodmereigläubigeransprüche muß diese Ansicht, daß die Pfandrechtsansprüche der Verjährung unterliegen, als richtig bezeichnet werden;[5]) denn nur diese führt zu einem befriedigenden Resultat. Die Verjährung des obligatorischen Rechts hätte nämlich für den Bodmereigläubiger gar keinen Zweck, da er diesen Anspruch niemals geltend machen kann. Für ihn kommt nur der dingliche Anspruch, sein Pfandrecht, in Betracht, das ihm zur ausschließlichen Sicherung dient. Diese Befriedigungsmöglichkeit, die sonst dem Gläubiger nach § 223 BGB. trotz der Verjährung des obligatorischen Anspruchs bestehen bleibt, soll dem Bodmereigläubiger zeitlich beschränkt werden.

III. Als eine weitere Form für die Geltendmachung der Bodmereigläubigeransprüche ist kurz noch die Einrede der Kompensation durch den Gläubiger hervorzuheben. Da der

---

[1]) HGB. §§ 903 Ziff. 4, 904.

[2]) Pappenheim Bd. 2 S. 394 ff.; Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 133/34; Goldschmidt, Dissert. S. 17/18.

[3]) Prot. Bd. 6 S. 2967.

[4]) RG. in Zivils. Bd. 36 S. 117 ff.; ebenso Cosack § 133.

[5]) Pappenheim Bd. 2 S. 395.

Bodmereigläubiger seine Ansprüche jedoch nur gegen solche Gegenforderungen aufrechnen kann, die ebenfalls zum Sondergut gehören, denn zur Heranziehung sonstiger Vermögensteile zu seiner Befriedigung ist er nicht befugt, so wird diese Möglichkeit wohl äußerst selten in Betracht kommen.[1])

---

[1]) Ehrenberg, Beschr. Haftung S. 140/41; Mittelstein, Schiffspfandrecht S. 189; Goldschmidt, Dissert. S. 19.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.